Mittag-Ausgabe.

Annoncen-Annahme-Bureaus: In Posen außer in der Expedition dieser Zeitung (Wilhelmstr. 16.) bei C. H. Ulrici & Co. Breitestraße 14, in Gnesen bei Th. Spindler, in Grätz bei L. Streisand, in Breslau bei Emil Kabath.

Posener Zeitung.

Neunundsiebzigster Jahrgang.

Annoncen-Annahme-Bureaus: In Berlin, Breslau, Dresden, Frankfurt a. M. Hamburg, Leipzig, München, Stettin, Stuttgart, Wien bei G. L. Daube & Co. — Haasenstein & Vogler, — Rudolph Mosse. In Berlin, Dresden, Görlitz beim „Invalidendank."

Nr. 218.

Das Abonnement auf dieses täglich drei Mal erscheinende Blatt beträgt vierteljährlich für die Stadt Posen 4½ Mark, für ganz Deutschland 5 Mark 45 Pf. Bestellungen nehmen alle Postanstalten des deutschen Reiches an.

Montag, 27. März

(Erscheint täglich drei Mal.)

Inserate 20 Pf. die sechsgespaltene Zeile oder deren Raum, Reklamen verhältnißmäßig höher, sind an die Expedition zu senden und werden für die am folgenden Tage Morgens 7 Uhr erscheinende Nummer bis 5 Uhr Nachmittags angenommen.

1876.

Amtliches.

Berlin, 26. März. Der König hat den früheren Gesandten in Darmstadt, Geh. Leg.-Rath v Wentzel, zum außerord. Gesandten und bevollmächtigten Minister bei den großherzogl. Höfen von Mecklenburg-Schwerin und Mecklenburg-Strelitz, sowie bei den freien Hansestädten Lübeck, Bremen und Hamburg mit dem Amtssitze in Hamburg ernannt, den seith. Bürgermeister zu Kirchberg, Friedrich Havenstein, in Folge der von der Stadtverordneten-Versammlung zu Barmen getroffenen Wahl als besoldeten Beigeordneten der Stadt Barmen für die gesetzliche Amtsdauer von zwölf Jahren; und der von der Stadtverordneten-Versammlung zu Remscheid getroffenen Wahl gemäß den Christian Ziegler, Heinrich Paß und August Isaach daselbst als unbesoldete Beigeordnete der Stadt Remscheid für die gesetzliche sechsjährige Amtsdauer zu bestätigen.

In Folge anderweiter Organisation der Betriebsverwaltung der Oberschles. Eisenbahn sind folgende Beamten und zwar der kgl. Eisenbahn-Bauinspektor Sellin von Strehlen nach Inowrazlaw, sowie die kgl. Eisenbahn-Baumeister Schaper von Breslau nach Oppeln, Täglichsbeck von Mittelwalde nach Neisse, Biossek von Rybnik nach Ratibor und Horwicz von Glatz nach Breslau versetzt worden. Der kgl. Kreisbaumeister Adolf Krone zu Bitburg, Reg.-Bez. Trier, ist in gleicher Amtseigenschaft nach Neuhaldensleben versetzt worden.

Dem Kreisger.-Rath Menzel in Bolkenhain ist die Funktion als Dirigent der dortigen Gerichtsdeputation übertragen worden. Versetzt sind: der Kreisger.-Rath Wackermann in Krotoschin an das Kreisger. in Posen, der Kreisrichter von Gagern in Kirchhundem an das Kreisger. in Siegen, mit der Funktion als Ger. Kommiss. in Hilchenbach, der Kreisrichter Bilchowski in Arys an das Kreisger. in Tilsit und der Amtsrichter Röpke in Sörgel an das Amtsgericht in Leer. Zu Kreisrichtern sind ernannt: der Ger.-Assess. Freusberg bei dem Kreisger. in Altenkirchen, der Ger.-Ass. Gräfe bei dem Kreisger. in Rybnik, der Ger.-Ass Surminski bei dem Kreisger. in Neidenburg und der Ger.-Ass. Schultz bei dem Kreisger. in Osterode. Zu Amtsrichtern sind ernannt: der Ger.-Ass. Hellbach bei dem Amtsger. in Kirchhain, der Ger.-Ass. Lauenstein bei dem Amtsger. in Bargwedel, der Ger.-Ass Metzger bei dem Amtsger. in Duderstadt, der Ger.-Ass. Schwerdfeger bei dem Amtsger. in Geestemünde, der Ger.-Ass. Schwake bei dem Amtsger. in Bremervörde und der Ger.-Ass Schlemm bei dem Amtsger. in Burgdorf. Die nachgesuchte Dienstentlassung ist ertheilt: dem Kreisger.-Rath Dr. Gülich in Bergen, mit Pension, dem Amtsrichter Bünz in Eddelack behufs Uebertritts zur Kommunal-Verwaltung und dem Kreisrichter von Natzmer in Peitz behufs Uebertritts zur allgemeinen Staatsverwaltung. Dem Staatsanwalt Woytasch in Halle a. S. ist die Stelle des Staatsanwalts bei den Kreisgerichten in Halle a. S., Delitzsch und Eilenburg, unter Beibehaltung seines Wohnsitzes in Halle a. S., verliehen. Der Staatsanwalts-Gehülfe Gelinek in Schweidnitz und der Staatsanwalts Gehülfe de la Croix in Morungen sind zu Staatsanwalten, der Ger.-Ass Hacker zum Staatsanwalts-Gehülfen bei der Staatsanwaltschaft des Kreisgerichts in Tilsit ernannt.

Die Eisenbahnvorlage.

Der, wie schon telegraphisch erwähnt, am 25. d. dem Abgeordnetenhause zugegangene Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Uebertragung der Eigenthums- und sonstigen Rechte des Staates an Eisenbahnen auf das Deutsche Reich lautet wörtlich:

§ 1 Die Staatsregierung ist ermächtigt, mit dem Deutschen Reiche Verträge abzuschließen, durch welche

1) die gesammten im Bau oder Betriebe befindlichen Staatseisenbahnen nebst allem Zubehör und allen hinsichtlich des Baues oder Betriebes von Staatseisenbahnen bestehenden Berechtigungen und Verpflichtungen des Staates gegen angemessene Entschädigung kaufweise dem Deutschen Reiche übertragen werden;
2) alle Befugnisse des Staates bezüglich der Verwaltung oder des Betriebes der nicht in seinem Eigenthum stehenden Eisenbahnen, sei es, daß dieselben auf Gesetz, Konzession oder Vertrag beruhen, an das Deutsche Reich übertragen werden;
3) im gleichen Umfange alle sonstigen dem Staate an Eisenbahnen zustehenden Antheils- und anderweiten Vermögensrechte — gegen angemessene Entschädigung — an das Deutsche Reich abgetreten werden;
4) ebenso alle Verpflichtungen des Staates bezüglich der nicht in seinem Eigenthum stehenden Eisenbahnen vom Deutschen Reiche gegen angemessene Vergütung übernommen werden, und
5) die Eisenbahnaufsichtsrechte des Staates auf das Deutsche Reich übergeben.

§ 2. Bezüglich der im § 1 unter 1, 3 und 4 erwähnten Vereinbarungen bleibt die Genehmigung der beiden Häuser des Landtages vorbehalten.

Beglaubigt:
Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.
Achenbach.

Von den Motiven zu dem Entwurf theilen wir zunächst die erste Hälfte wie folgt mit:

Die eigenthümliche Gliederung der Eigenthumsverhältnisse der preußischen Eisenbahnen hat seit langer Zeit das Bedürfniß einer gesetzlichen Regelung des Eisenbahnwesens lebhaft empfinden lassen. Die Zersplitterung des Gesammtkomplexes in Staatsbahnen und ausgedehnte Privatbahnverwaltungen birgt die Gefahr einer für die Gesammtheit nachtheiligen Ausbeutung von Sonderinteressen und zugleich einer nicht genügend beschränkten Ausbildung der Eigenart bei den einzelnen Verwaltungen in sich.

Die Reichsverfassung hat zwar das Eisenbahnwesen im Interesse der Landesvertheidigung und des allgemeinen Verkehrs der Beaufsichtigung seitens des Reiches und der Gesetzgebung desselben unterstellt und die Bestimmungen in den Artikeln 41 bis 47 würden, wenn sie vollständig zu praktischer Durchführung gelangten, für die in Preußen empfundenen Uebelstände ebenfalls wesentliche Abhülfe gewähren. Auch hat, um dieser Durchführung der Verfassungsbestimmungen näher zu treten, die Errichtung des Reichseisenbahnamtes durch das Reichsgesetz vom 27. Juni 1873 stattgefunden, wobei unter vorläufiger Regelung der Befugnisse des ersteren der Erlaß eines Eisenbahngesetzes vorbehalten wurde

Allein es ist seitdem wiederholt der Entwurf eines solchen Gesetzes aufgestellt worden, ohne daß es bei der vorläufigen Erörterung und Berathung gelungen wäre, auf das für die weitere reichsgesetzliche Regelung erforderliche Einverständniß Aussicht zu gewinnen.

Wenn die preußische Regierung hiernach der Befürchtung Raum geben muß, daß die reichsgesetzliche Regelung, von welcher eine Abhilfe der in ihrem Verkehrsgebiete zu Tage tretenden Uebelstände erwartet werden könnte, einstweilen nicht erreichbar sei, so liegt ihr die Pflicht ob, wenigstens innerhalb ihres eigenen Verkehrsgebietes den vorhandenen Uebelständen auf anderem Wege thunlichst Abhülfe zu verschaffen.

Während in den süddeutschen Staaten und ebenso im Königreich Sachsen auf den ausschließlichen Betrieb der Eisenbahnen durch den Staat mit Erfolg bereits hingewirkt worden ist, beläuft sich in Preußen die Gesammtausdehnung der im Betriebe befindlichen Privateisenbahnen auf mehr, als das Doppelte der Gesammtlänge der Staatseisenbahnen. Gerade innerhalb des preußischen Staatsgebiets tritt daher die Zersplitterung der Verwaltungsgebiete, die Verschiedenheit in den Einrichtungen, sowie in der Tarifbildung am schärfsten hervor.

Die äußere Gestaltung des preußischen Staats ist zudem für eine Partikulargesetzgebung über das Eisenbahnwesen im hohen Grade ungünstig. Das Verkehrsgebiet der preußischen Eisenbahnen beschränkt sich nicht auf das Landesgebiet. Die Durchsetzung des letzteren mit Gebietstheilen anderer Bundesstaaten hat die natürliche Folge, daß die Linien der preußischen Eisenbahnverwaltungen vielfach die Landesgrenzen überschreiten und eine Reihe verschiedener Landesgebiete durchziehen. Die Natur des Eisenbahnbetriebes macht es aber für die Eisenbahngesetzgebung zu einem auf die Dauer unabweislichen Bedürfniß, daß das Geltungsgebiet derselben sich auf ein zusammenhängendes Verkehrsgebiet erstrecke.

Die Abgrenzung des Geschäftsgebiets der Landesaufsichtsbehörden durch die Landesgrenzen steht mit der Natur des Eisenbahnbetriebes nur da nicht im Widerspruch, wo die einzelnen Territorien mit abgegrenzten Verkehrsgebieten sich decken. Für alle an dem Verkehrsgebiete der preußischen Eisenbahnen betheiligten Bundesstaaten ist daher bezüglich der Gesetzgebung und Beaufsichtigung des Eisenbahnwesens eine Gemeinsamkeit der Interessen gegeben, durch welche eine partikulare Regelung innerhalb des einzelnen Bundesgebietes so gut wie ausgeschlossen wird. Die Mitwirkung dieser Bundesstaaten für Herstellung einer gemeinsamen durchgreifenden Gesetzgebung und einer gemeinsamen wirkungsvollen Organisation der Aufsichtsgewalt über das Eisenbahnwesen kann nicht leicht anders, als auf dem Wege der Reichsgesetzgebung in Anspruch genommen werden. Seitdem dieser Weg nach dem Ergebniß der bisherigen Versuche wenigstens für längere Zeit als nicht zum Ziele führend zu betrachten ist, erscheint Preußen genöthigt, dem Beispiele anderer deutschen Staaten zu folgen und die für seine Verhältnisse nothwendige Reform mit Hilfe seines eigenen Eisenbahnbesitzes mit aller Energie zu versuchen, ein Weg, welcher bei den heutigen Zuständen zugleich als der wirksamste anzusehen ist.

Bereits in den Motiven des Regierungsentwurfs zu dem Gesetze vom 11 Juni 1873, betr. die Aufnahme einer Anleihe von 120,000,000 Thlr. zur Erweiterung, Vervollständigung und besseren Ausrüstung des Staatseisenbahnnetzes (Gesetzsammlung pro 1873 S. 305) ist dem Gedanken Ausdruck gegeben, daß die Regierung zu erfolgreicher Pflege des Verkehrs des Einflusses nicht entbehren könne, welchen sie durch den Besitz und die Verwaltung der Staatsbahnen auf die Privatbahnen auszuüben in der Lage sei. Mit der dichteren Verzweigung des Eisenbahnnetzes und der komplizirteren Gestaltung der Betriebs- und Verkehrsverhältnisse gestaltet sich die Aufgabe für die Gesetzgebung und Beaufsichtigung des Eisenbahnwesens zu einer immer schwierigeren.

Die Gesammtlänge der preußischen Eisenbahnen, welche am Schlusse des Jahres 1844 sich auf 861 Kilometer belief, betrug am Schlusse des Jahres 1849 2742, 1854 3696, 1859 5002. 1864 6429, 1869 10,321 und am Schlusse des Jahres 1874 15188 Kilometer. Das auf die Herstellung derselben verwendete Anlagekapital stieg in dem angegebenen Zeitraum von 101,600,000 Mark auf 3,542,680,000 Mark und die Jahreseinnahme von 10,600,000 Mark auf 515,610,000 Mark; die Zahl der Lokomotiven wurde von 142 auf 6162, die Zahl der Personenwagen von 683 auf 9077, der Güterwagen von 1351 auf 132,497 vermehrt; die Zahl der im Laufe eines Jahres beförderten Personen wuchs von 3,940,000 auf 109,570 000, die Zahl der beförderten Güter von 7,845,000 auf 1,719,590,000 Zentner. Die Gesammtzahl der im Betriebe befindlichen Stationen der preußischen Eisenbahnen betrug am Schlusse des Jahres 1874 1942, die Gesammtzahl der im Eisenbahnbetriebe beschäftigten Beamten einschließlich des Hülfspersonals 44,441, die Gesammtzahl der Arbeiter 33,473. Im Laufe des Jahres 1875 sind weitere 1507 Kilometer Bahn dem Betriebe übergeben. Die Gesammtlänge der zur Zeit im Bau begriffenen Bahnen und der außerdem noch konzessionirten oder zur Ausführung bestimmten Strecken beläuft sich auf 4683 Kilometer, so daß nach Vollendung derselben das gesammte preußische Eisenbahnnetz eine Ausdehnung von 21 378 Kilometer (2850 Reichsmeilen) gewinnen wird. In den übrigen deutschen Staaten und ebenso in den angrenzenden ausländischen Gebieten hat die Entwickelung des Eisenbahnwesens und die Verdichtung des Schienennetzes einen ähnlichen Verlauf genommen; gleichwohl kann der Ausbau des vaterländischen Eisenbahnnetzes keineswegs als abgeschlossen betrachtet werden. Dazu tritt der allmälig beginnende Ausbau an die Hauptlinien sich anschließender Lokalbahnen, welcher wesentlich dazu beitragen wird, den Verkehr auf den Hauptlinien zu steigern und an die Transportleistung der Bahnen wachsende Anforderungen zu stellen. Je dichter nun aber die Verzweigung der Linien, desto schwieriger wird die Konstruktion und Innehaltung des Fahrplanes der einzelnen, aneinander anschließenden Strecken; je größer die Zahl der Züge, welche täglich auf einer Station ankommen und abgehen, desto umfangreicher und verantwortlicher der Dienst auf den Stationen; je größer die Verkehrsmassen und je zahlreicher die Verkehrseinrichtungen sind, nach welchen sich die ersteren bewegen, desto mühevoller und umständlicher die exakte Ordnung des Transportgeschäfts. Die Schwierigkeiten, welche beispielsweise auf den Linien des rheinisch-westfälischen Industriegebiets der Regelung des Fahrdienstes aus der Menge der Anschlüsse und Uebergänge erwachsen, sind so außerordentlich, daß bei einem außergewöhnlichen Verkehrsandrange sich die planmäßige Anbringung der Züge oft als unausführbar erweist. Die Zahl der Züge, welche auf verkehrsreichen Stationen täglich aufgenommen und abgelassen werden, beläuft sich vielfach auf weit über 100 und die Gesammtlänge der Geleise, welche für die Aufstellung und Zusammensetzung derselben bestimmt sind, auf mehrere Meilen. Auch die verschiedenen Verkehrsrelationen, in welchen einzelne Stationen ihre Güter versenden und empfangen, berechnen sich nicht selten nach Hunderten.

Ebenso, wie eine erhöhte Leistungsfähigkeit der einzelnen im Eisenbahnbetriebe zu verwendenden Personen, ist auch ein erhöhter Kostenaufwand erforderlich, um den durch die Vermehrung der Eisenbahnverbindungen und die Zunahme des Verkehrs bedingten Anforderungen zu genügen. Abgesehen davon, daß sich die Baukosten neu anzulegender Bahnen in Folge der nothwendigen Einfügung in das vorhandene Eisenbahnnetz durch den Bau kostspieliger Anschlüsse und Ueberführungen, gemeinsamer Bahnhöfe u. s. w. von Jahr zu Jahr höher stellen, werden auch die bereits vorhandenen Bahnen zu neuen und bedeutenden Kapitalaufwendungen genöthigt, um den Anforderungen in Bezug auf die Sicherheit des Betriebes und die Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses zu genügen. Die Vermehrung der vorhandenen Geleise, die Anlage neuer Stationen und Haltestellen, der Umbau und die Erweiterung der Bahnhöfe, die Vermehrung der Betriebsmittel und die Beseitigung bestehender Niveaukreuzungen und Niveauübergänge erfordern einen Kostenaufwand, durch welchen das Anlagekapital einer Bahn mitunter auf das Doppelte seines ursprünglichen Betrages erhöht wird. — Ein großer Theil der durch die bisherige Verkehrsentwickelung oder durch die nothwendige Rücksicht auf die Sicherheit des Betriebes erforderlich werdenden Anlagen, z. B. die Herstellung von Ueber- oder Unterführungen und vielfach auch der Umbau der Bahnhöfe erscheint aber als eine für den Bahneigenthümer unproduktive Aufwendung, insofern dieselbe nicht zugleich die Vorbedingung der Aufnahme eines künftigen wachsenden Verkehrs ist. Für die durch die Zunahme des Verkehrs bedingten oder mit Rücksicht auf die künftige Verkehrsentwickelung bewirkten Anlagen und Beschaffungen ist zwar die Möglichkeit gegeben, daß die aufgewendeten Kosten in der steigenden oder mindestens nicht zurückgehenden Rente der Bahn ihre Deckung finden. Allein die Rente beruht häufig auf wenig sicherer Grundlage, denn die Entwickelung des Verkehrs, zu dessen Vermittelung die Eisenbahnen berufen sind, ist keine durchaus stetige und gleichmäßige; dem raschen Aufschwung folgt eine Stockung oder gar ein Rückgang. Die jüngste Vergangenheit hat zur Genüge bewiesen, daß die Eisenbahnen auch mit der Möglichkeit eines solchen Rückganges zu rechnen haben. Während noch vor wenigen Jahren die Forderungen an die Transportleistung der Bahnen keine Grenze kannten, stehen jetzt die in Folge derselben beschafften Transportwagen in großer Zahl unbenutzt und vielfache Mindereinnahmen lassen erkennen, wie weit der Erfolg hinter früheren Erwartungen, wenigstens gegenwärtig zurückgeblieben ist. Eine besondere Gefahr für die Erhaltung und die regelmäßige Steigerung des Verkehrs auf den einzelnen Eisenbahnlinien liegt außerdem in der Verschiebung der Verkehrsrouten, wie solche durch den Abbau einzelner Strecken und durch die Eröffnung von Konkurrenzlinien bedingt wird. Wiederholt sind Bahnstrecken, welche früher in den Routen des großen Weltverkehrs lagen, in Folge dieser Verschiebung zu Nebenrouten, welche fast nur noch dem Lokalverkehr dienen, herabgedrückt worden. Andere haben durch die Herstellung von Konkurrenzlinien einen so bedeutenden Theil ihres bisherigen Verkehrs verloren, daß die für die Bewältigung desselben mit großen Kosten ausgeführten Anlagen weit über das vorhandene Bedürfniß hinausgehen. Auch ist nicht anzunehmen, daß diese für die Eisenbahnen nachtheilige Verschiebung der Verkehrswege früher zum Abschluß gelangen wird, als bis die Hauptlinien sowohl des deutschen, wie des Eisenbahnnetzes in den unmittelbar angrenzenden Ländergebieten ausgebaut sind.

Wenn nach diesen Ausführungen die Aufgabe der Eisenbahnverwaltungen mit dem wachsenden Verkehr und der zunehmenden Verdichtung des Eisenbahnnetzes sich schwieriger und verantwortlicher gestaltet, so steigern sich in gleichem Verhältnisse die Schwierigkeiten und Hindernisse für eine wirksame Ausübung der Aufsichtsgewalt über das Eisenbahnwesen. Nicht allein die genaueste Kenntniß des Eisenbahnbetriebes in allen Zweigen des Dienstes und mit allen Besonderheiten der Aufgabe aller bei dem Eisenbahnbetriebe mitwirkenden Organe sondern auch eine umfassende Kenntniß der gesammten Betriebs- und Verkehrverhältnisse der einzelnen Bahnen sind die ersten und unerläßlichen Voraussetzungen einer gedeihlichen Wirksamkeit der Aufsichtsbehörden. Die rasche und sachgemäße Untersuchung und Entscheidung eingehender Beschwerden, die Ermittelung der Bedeutung und des ursächlichen Zusammenhangs vorhandener Mißstände, die gründliche und dauernde Beseitigung derselben, zweckentsprechende Anordnungen der Aufsichtsgewalt für die bessere und einheitliche Gestaltung der Betriebs- und Verkehreinrichtungen, endlich die von der oberen Aufsichtsinstanz ausgehende Initiative einer mit dem wachsenden Bedürfniß fortschreitenden gesetzlichen Regelung des Aufsichtswesens — sind nur denkbar auf der breiten Grundlage einer die Verkehrs- und Betriebslage der Eisenbahnen durchaus beherrschenden Kenntniß. Diese praktische Kenntniß im vollen Umfange zu gewinnen und zu erhalten, ist für die außerhalb der Verwaltung der Eisenbahnen stehenden Aufsichtsorgane um so schwieriger, je mehr es die Eisenbahnverwaltungen in ihrem Interesse finden, Ersteren den Einblick in die Verhältnisse nicht zu erleichtern.

Die im Betriebs- oder Verkehrsinteresse von der Aufsichtsbehörde getroffenen Anordnungen sind andererseits in manchen Fällen nicht ohne Verletzung finanzieller Interessen und deshalb nicht ohne lebhaften Widerspruch Seitens der dadurch Betroffenen durchzuführen. Es ist die Aufgabe der Aufsichtsbehörde darüber zu wachen, daß die Erweiterung der Bahnanlagen in dem Maße stattfindet, als es die Sicherheit des Betriebes und der bestimmungsmäßige Zweck der Eisenbahnen, als öffentliche Verkehrsstraßen zur allgemeinen Benutzung zu dienen, mit dem wachsenden Verkehr erfordert, und daß ebenso die Ausrüstung der Bahnen mit Betriebsmitteln dem Verkehrsbedürfniß entspricht. Da nun der bedeutende Kostenaufwand, mit welchem diese Anlagungen und Beschaffungen verbunden sind, nach der obigen Ausführung zum Theil als unproduktiv, zum Theil keineswegs mit Sicherheit als dauernd ertragbringend anzusehen ist, so begegnen die Anordnungen der Aufsichtsgewalt leicht einer Abneigung der Eisenbahnen, denselben rechtzeitig und in vollem Umfange zu genügen. Diese Abneigung ist um so größer, je ungünstiger die finanzielle Lage der Bahneigenthümer ist, und je mehr in der Vertretung der einzelnen Unternehmungen die Rücksicht auf deren augenblickliche Lage die Sorge für die künftige Entwickelung überwiegt. In solcher Lage befindet sich gegenwärtig eine erhebliche Zahl der Privateisenbahnen. Gegenüber dem Widerspruche der Verwaltungen übernimmt die Aufsichtsbehörde durch Anordnungen der bezeichneten Art eine um so schwerer wiegende Verantwortung, als die Erhaltung der Leistungsfähigkeit der einzelnen Unternehmungen zugleich im öffentlichen Interesse erforderlich ist.

Die Inanspruchnahme des Kredits durch Unternehmungen von geringer Kreditfähigkeit ist erfahrungsmäßig mit so schweren Verlusten verbunden, daß sie wiederholt den gänzlichen Ruin derselben zur Folge gehabt hat Das Maß der Anforderungen der Aufsichtsgewalt an die Eisenbahnen kann daher auch nicht ausschließlich durch das Betriebs- und Verkehrsinteresse bestimmt werden. Die Bestimmung desselben ist vielmehr in so weit, als es sich nicht um unaufschiebbare Maßregeln handelt, ohne die gleichzeitige Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit des Bahneigenthümers nicht wohl möglich.

Nicht minder schwierig und verantwortlich ist die Stellung der Aufsichtsbehörde gegenüber den kollidirenden Interessen der Eisenbahnen und der inländischen Produktion. Die ersteren haben an der Einfuhr ausländischer, wie an der Ausfuhr inländischer Produkte im Allgemeinen das gleiche Interesse, während das Interesse der letzteren nur die Erweiterung ihres eigenen Absatzgebietes erheischt. Es ist möglich, daß die inländische Produktion in Folge der Eisenbahntarife

durch die Konkurrenz des Auslandes in einzelnen Fällen gelitten hat. Andererseits ist der Schutz derselben, soweit ein solcher mit den Interessen des Auslandes überhaupt vereinbar ist, ohne Schädigung der Interessen der Eisenbahnen nicht in jedem Falle ausführbar.

Die Aufgabe der gesetzlichen Regelung sowohl, wie der Beaufsichtigung des Eisenbahnwesens wird überdies wesentlich durch den Umstand erschwert, daß bei der dem Eisenbahnwesen eigenthümlichen schnelleren Wandlung der Verhältnisse die gesetzlichen und reglementarischen Vorschriften sich oft in kurzer Zeit als unzulänglich erweisen. Durch die wachsenden Bedürfnisse des Verkehrs, die erhöhten Anforderungen an die Betriebsleistung der Eisenbahnen, die zunehmende Gefahr für die Sicherheit des Betriebes, die Erfahrungen auf dem Gebiete der Organisation des Dienstes und die Vervollkommnung in der technischen Konstruktion der Bahnanlagen und der Betriebsmittel werden die Voraussetzungen schnell und oft erheblich verändert, auf welchen jene Vorschriften beruhen. Sowohl das Betriebsreglement, wie das Bahnpolizeireglement für die Eisenbahnen Deutschlands haben seit ihrem Erscheinen — im Jahre 1870 — bereits eine zweimalige Revision und Umarbeitung erfahren. Die Wandlungen auf dem Gebiete des Tarifwesens vollziehen sich sowohl hinsichtlich der Grundsätze, wie des Umfanges der Tarifbildung so schnell, daß manche der bestehenden Bestimmungen bereits ihre thatsächliche Grundlage verloren haben und selbst die Möglichkeit einer gesetzlichen Regelung in Frage gestellt werden kann.

So schwer es ist, in der Gesetzgebung sowohl, wie in der administrativen Regelung des Eisenbahnaufsichtswesens mit den Bedürfnissen der Zeit gleichen Schritt zu halten, so schwierig erscheint zugleich die Ausübung der Kontrole über die Beachtung der gesetzlichen und reglementarischen Vorschriften. Die Umgehung derselben wird vor Allem durch die Ausdehnung der Verkehrsbeziehungen über die örtlichen Grenzen ihres Geltungsbereichs erleichtert. Die Zahl der direkten Verkehre ist außerordentlich gewachsen. Dieselben erstrecken sich von Deutschland nach allen Landern des europäischen Kontinents, von den holländischen Häfen nach Oesterreich und Ungarn, von Frankreich und Belgien nach dem Innern Rußlands. Das Prinzip der gleichheitlichen Behandlung aller Transport-Interessen gegen die Gewährung unzulässiger Frachtvergünstigungen an einzelne Versender sicher zu stellen, erscheint hier nicht überall erzwingbar. Die Erkenntniß der Unzulänglichkeit der Einwirkung der Aufsichtsgewalt für die Regelung des Eisenbahnwesens ist daher für die bedeutenden Erweiterungen des preußischen Staatseisenbahnbesitzes, wie solche durch die Kreditbewilligung der letzten Jahre herbeigeführt worden, der wesentlichste Impuls gewesen.

Ohne den Besitz und die Verwaltung eigener Eisenbahnen ist in der That eine wirkungsvolle Ausübung der gesetzlichen Aufsichtsgewalt dauernd nicht wohl denkbar. In dem Umfange, wie es die obere Leitung des Aufsichtswesens erfordert, können praktische Erfahrungen und die erschöpfende Kenntniß aller Theile des Eisenbahnbetriebes von den dem Betriebe selbst fernstehenden Organen der Aufsichtsverwaltung weder gewonnen noch erhalten werden. Aus der Leitung des Betriebes und der Verwaltung selbst ergiebt sich die praktische Anregung für alle Verbesserungen im Eisenbahnwesen. Durch den Betrieb und die Verwaltung eines ausgedehnten eigenen Eisenbahnbesitzes wird daher die Staatsbehörde sich von den Bedürfnissen, den Wandlungen und der fortschreitenden Entwickelung des Eisenbahnwesens in Kenntniß erhalten, durch sachgemäße Anordnung Störungen vorzubeugen und den hervortretenden Mängeln Abhilfe zu schaffen in der Lage sein.

Durch den Besitz und die Verwaltung eigener Eisenbahnen wird außerdem der Staatsaufsicht die Möglichkeit gegeben, die von Aufsichtswegen getroffenen Anordnungen gleichzeitig innerhalb des eigenen Bahngebiets zur Ausführung gelangen zu lassen. Dieselben erhalten dadurch das Gepräge aus dem wirklichen Bedürfniß hervorgegangener, nothwendiger Maßregeln, deren Ausführbarkeit nicht zu bestreiten ist, deren Befolgung durch den Vorgang der Staatsverwaltung selbst einen lebhafteren Impuls erhält.

Von überwiegender Bedeutung aber ist der Einfluß, welchen der Staat — abgesehen von der gleichzeitigen Ausübung seiner Aufsichtsbefugnisse — durch die Konkurrenz eigener ausgedehnter Linien auf den Betrieb der sämmtlichen übrigen Bahnen gewinnt. Gerade da, wo die Einwirkung der gesetzlichen Aufsichtsgewalt aufhört oder sich als unzulänglich erweist — bei der Festsetzung der Fahr- und Frachtpreise, der Verbesserung der Betriebseinrichtungen, der Gewährung von Verkehrserleichterungen aller Art, deren Einführung gesetzlich nicht erzwungen werden kann, oder doch dem lebhaftesten Widerstand Seitens der Bahneigenthümer begegnen würde — macht sich der Einfluß geltend, welchen der Staat durch die in seinem Besitz befindlichen dominirenden Eisenbahnlinien auf die übrigen Bahnen auszuüben vermag. Derselbe vollzieht sich sicher, nachhaltig und widerspruchslos, weil das eigene Interesse die Bahnverwaltungen zwingt, dem Verkehr in gleicher Weise zu dienen, wie die Staatsbahnen. Gerade hier ist daher der Staat in der Lage, durch eine einsichtige Verwaltung, durch eine nicht ausschließlich von den Rücksichten auf den unmittelbaren finanziellen Erfolg beengte Erleichterung des Verkehrs der Entwickelung des Handels und der wirthschaftlichen Kräfte des Landes Dienste zu erweisen, deren Werth die Vortheile einer energischen Aufsichtsführung weit überbietet. Da die Aufwendungen für die Hebung und Erleichterung des Verkehrs bei den Staatsbahnen nicht lediglich in der steigenden Rente der Bahn, sondern zugleich in der Hebung des Wohlstandes und der Steuerkraft des Landes ihre Rechnung finden dürften, so ist die Verwaltung der Staatsbahnen nicht in gleichem Maße wie die Privatbahnverwaltungen durch finanzielle Rücksichten beengt und mehr, wie diese, in der Lage, mit solchen Aufwendungen vorgehen zu können, welche nicht sofort durch eine entsprechende Verkehrszunahme aufgewogen werden. Alle derartige, mit vorübergehenden finanziellen Opfern verbundene Aufwendungen, alle Einrichtungen und Erleichterungen des Verkehrs, deren künftiger Erfolg nicht völlig sicher ist oder erst im Verlaufe einer längeren Zeitperiode allmälig eintreten kann, werden leicht von einem Theile der Verwaltungen der Privateisenbahnen vermieden und verzögert, insbesondere, wenn die augenblickliche Erhaltung oder Steigerung ihrer Rente und ihres Kredits denjenigen Interessen entspricht, welche in der Verwaltung der einzelnen Unternehmungen vertreten sind. Während die Staatsaufsicht sich der Regel nach außer Stande sieht, einer solchen Haltung wirksam entgegenzutreten, wird dieselbe durch ein entsprechendes Vorgehen auf den fiskalischen Linien widerstandslos durchbrochen, sobald die Erhaltung des eigenen Verkehrs die Verwaltungen nöthigt, den gleichen Weg zu betreten.

Endlich giebt die Verwaltung eines ausgedehnten eigenen Besitzes von Eisenbahnen dem Staate das einfachste Mittel, sowohl auf eine sorgfältige Verwaltung der Privateisenbahnen, als auch auf eine dem allgem. Interesse entsprechende gleichmäßige Gestaltung des Verwaltungs- und Betriebsdienstes der Eisenbahnen hinzuwirken. Erfahrungsmäßig wird das für die Betriebsleitung erforderliche höhere Beamtenpersonal der Privatbahnen im großen Umfange aus den im Staatseisenbahndienst ausgebildeten Beamten entnommen, so daß die Staatseisenbahn-Verwaltung thatsächlich die Pflanzschule für die höheren Eisenbahnbeamten bildet. Die genauere Kenntniß der letzteren von den Einrichtungen der Staatseisenbahnen und die natürliche Geneigtheit, denselben bei den ihrer Leitung anvertrauten Privateisenbahnen Aufnahme zu verschaffen, sichert allem, was sich bei der Staatseisenbahn-Verwaltung als praktisch zweckmäßig bewährt hat, die Verbreitung in höherem Maße, als es die Einwirkung der Aufsichtsbehörden zu erreichen vermag.

(Schluß folgt.)

Präsident Grant und Karl Schurz.

Die Betrügereien des sogenannten „Whisky-Ringes" bei der Spirituosen-Steuer, die Betheiligung des Generals Schenck, des bisherigen Gesandten der Vereinigten Staaten am Hofe von St. James, an den schwindelhaften Emma-Minen-Operationen, die skandalöse Bestechung des Kriegsministers Belknap, die Verbindung von Grant's Bruder, Orville Grant, mit unsauberen Geschäften im Indianer-Departement und manche andere verdächtigende Umstände haben in der nordamerikanischen Union die Frage auftauchen lassen, ob Präsident U. S. Grant persönlich und direkt irgend wie mit diesen schmachvollen Transaktionen in Verbindung stehe oder ob er vollkommen schuldfrei und rein dastehe. Veranlassung zu dieser Frage gab es hinlänglich; denn fast in allen Fällen — und leider giebt es deren sehr viele —, wo Untersuchungen gegen betrügerische Bundesbeamte angestellt wurden, nahm Präsident Grant in der entschiedensten und auffälligsten Weise für die Angeklagten Partei, auch wenn dieselben späterhin im vollsten Maße schuldig befunden wurden. Namentlich war dies bei den Untersuchungen wegen der Whisky-Betrügereien der Fall, wo verschiedene Persönlichkeiten, denen Grant sich sehr gewogen gezeigt hatte, z. B. die Herren Mc. Kee, Joyce, John Mc Donald, von den Geschworenen für schuldig erklärt wurden.

Man sah Leute, die Präsident Grant der öffentlichen Meinung in der Union zum Trotz Jahre lang mit seiner Freundschaft und seinem besonderen Vertrauen bevorzugt hatte, so zu sagen direkt aus seiner Gesellschaft gemeiner Verbrechen wegen in's Zuchthaus wandern. Man sah wichtige Zweige des öffentlichen Dienstes in eine Demoralisation versinken, deren ganze Tiefe noch immer nicht ermessen ist. Man sah die Regierung der Vereinigten Staaten mit einer Schande bedeckt, welche durch die bloße Bestrafung von Verbrechern nicht ganz getilgt werden konnte, da die meisten, wenn nicht alle Untersuchungen nur offenbar machten, wie sehr die erste Pflicht, Verbrechen im Staatsdienste zu verhüten, von der Grant-Administration vernachlässigt worden war. Unter solchen Umständen konnten selbst Mitglieder der republikanischen Partei nicht umhin, zu gestehen, daß die Regierung des Präsidenten Grant, indem sie den sittlichen Ton des öffentlichen Lebens erniedrigte, statt ihn zu erheben, für das Gedeihen der Vereinigten Staaten sehr unheilvoll gewesen sei.

Aber trotz alledem dürfte bis jetzt die Anklage nicht zu billigen sein, welche die Handlungsweise des Präsidenten Grant aus einer wirklichen, thatsächlichen Betheiligung an korrupten Operationen, wie z. B. an denen des Whisky-Ringes, wobei allerdings sein Privatsekretär, General Babcock, eine sehr zweideutige Rolle spielt, zu erklären sucht. Wir beziehen uns hier vornehmlich auf eine Erklärung von Karl Schurz, von dem man doch bei seiner bekannten Gegnerschaft gegen Grant sicherlich nicht voraussetzen kann, daß er einer besonderen Parteilichkeit für Grant fähig sei. Durch einen Artikel der „Newyork Tribüne" dazu veranlaßt, erklärte nämlich Karl Schurz kürzlich in einem amerikanischen Blatte öffentlich u. A. Folgendes:

„Eine im gemeinen pekuniären Sinne korrupte Handlung von Seiten eines Präsidenten der Vereinigten Staaten ist noch niemals dagewesen, und sie sollte für unmöglich gehalten werden. Die schmachvollen Dinge, welche im öffentlichen Dienste der Union vorgekommen, sind für die amerikanische Republik demüthigend genug. Ich bin jüngst in Europa gewesen und habe mit fast allen Klassen der Gesellschaft verkehrt. Und ich versichere Ihnen, es ist bitter für einen Mann, der dieser Republik aufrichtig zugethan ist, einen großen Theil aller Zeitungsnotizen über Amerika der Herzählung von Schwindelgeschichten gewidmet zu sehen und aus immer wiederkehrenden Fragen und Bemerkungen den Schluß ziehen zu müssen, daß man dort unsern öffentlichen Dienst als ein großes Treibhaus gemeiner Korruption anzusehen beginnt, in welchem ehrenhafte Gesinnung nicht mehr gedeihen will. — Was würde die Wirkung sein, gäben wir der öffentlichen Meinung im Auslande zu verstehen, daß wir hier selbst den Präsidenten der Vereinigten Staaten, das vom Volke gewählte Haupt der Regierung, für ein Mitglied einer gemeinen Räuberbande halten? Ebenso wenig sollte unser eigenes Volk mit dem Gedanken vertraut gemacht werden, daß etwas so Furchtbares überhaupt nur möglich sei. Selbst der Parteigeist sollte vor einem solchen Extrem zurückschrecken; denn die sittlichen Folgen wären unberechenbar, wenn die Einbildungskraft der Massen an das Bild der äußersten Erniedrigung der Regierung gewöhnt würde. Man mag mich fragen, ob ich denn wünsche, wenn wirklich einmal ein Akt gemeiner Korruption von einem Präsidenten begangen würde, daß derselbe zugedeckt werde, um der Republik die Demüthigung und dem Volke den entsittlichenden Eindruck zu ersparen? Ich antworte: nein! Sollte jemals dieser fürchterliche Fall eintreten, so würde dem Volke, um seine Ehre und seine Zukunft zu wahren, nichts übrig bleiben, als mit der ganzen Energie gerechter Entrüstung auf die schonungsloseste Bloßstellung und die strengste Bestrafung des Verbrechers zu dringen, damit nicht, nach dem gegebenen Beispiel, künftige Präsidenten die Würde ihres Amtes für den sichersten Deckmantel jeder Schändlichkeit halten mögen. Aber sicherlich sollte eine so schwere Schuld nicht auf leichte Verdachtgründe hin vorausgesetzt und die Anklage nicht ohne die stichhaltigsten Beweise ausgesprochen oder selbst nur angedeutet werden."

So urtheilt Karl Schurz, und wir glauben ihm beistimmen zu müssen, soweit eine direkte Betheiligung des Präsidenten Grant an den Whisky-Betrügereien oder sonstigen Schwindeleien in Frage kommt. Anders aber verhält sich die Sache, wenn man frägt, ob Präsident Grant als höchster Beamter der Union seine Schuldigkeit gethan hat, um das Umsichgreifen der Korruption in dem öffentlichen Dienst der Vereinigten Staaten nach Möglichkeit zu verhindern. Hier ist, wie gesagt, Präsident Grant durchaus nicht von aller Schuld freizusprechen. Statt mit äußerster Wachsamkeit das Eindringen der Korruption in den Staatsdienst zu verhüten, statt einen höheren sittlichen Geist im öffentlichen Aemterwesen zu hegen und zu pflegen, hat er während seiner ganzen Administration das gerade Gegentheil gethan. Und dafür muß er vor seinem Volke und vor der ganzen Welt die Verantwortlichkeit tragen.

Es giebt eine ganze Reihe von Fällen, wo Präsident Grant seine Parteigenossen in Schutz nahm, auch wenn dieselben von kompetenten Untersuchungskommissionen und von der öffentlichen Meinung unsauberer, rechtlich und moralisch verwerflicher Handlungen schuldig befunden waren. Sein Verhalten in dem Whisky-Prozesse, der zu St. Louis gegen seinen Privatsekrär Babcok geführt wurde, ist — gelinde ausgedrückt — sehr tadelnswerth, um nicht zu sagen zweideutig. Er nahm es seinem Finanzsekretär Bristow sehr übel, daß dieser ohne Ansehen der Person die schmachvollen Betrügereien, durch welche dem Staatsschatze der Union Millionen von Dollars entzogen waren, zu verfolgen bemüht war. Er erblickte darin eine politische Verschwörung gegen sich selbst, weil ein nicht geringer Theil des geraubten Geldes zur Aufrechterhaltung seiner Parteipolitik dienen sollte, wenn er auch nicht sicher wußte, daß dieses Geld wirklich auf ungesetzliche Weise von seinen Parteifreunden, die er, trotz vielfacher Warnungen in Amt und Würden gebracht hatte, erworben war.

Mehr als einmal suchte Grant den gesetzlichen Lauf der Dinge zu hemmen und bei dem Vorangehen zuständiger Behörden gegen seine politischen Freunde zu deren Gunsten zu interveniren. Daß er sich des Unpassenden, ja des Unrechtlichen einer solchen Handlungsweise nicht klar bewußt war, daß er vielleicht sogar in ritterlicher Freundschaft zu handeln wähnte, wenn er angeklagten Gesinnungsgenossen und Parteifreunden in nicht zu rechtfertigender Weise zu Hülfe eilte, das mögen seine Anhänger ihm zu Gute halten; aber ein Staatsoberhaupt das so ganz und gar seine Macht mißbraucht und die Würde seiner Stellung vergißt, ist unter allen Umständen seines hohen Amtes nicht werth und gefährlich für das Wohl des Landes, dessen Regierung in seinen Händen ruht. „Er ist besser geeignet, ein asiatisches Königreich zu regieren", sagt mit Recht die „Newyork-Tribune" von Grant, „als einen amerikanischen Freistaat" (he is better fitted to rule an Ajiatic kingdom, than a free American republic)

Es ist eine traurige Beigabe zur Jubelfeier der hundertjährigen nationalen Existenz der Vereinigten Staaten, daß gerade in diesem Jahre so eklatante Fälle sittlicher Verkommenheit in den höchsten Beamtenkreisen der Union an's Tageslicht gezogen werden. Allein möglicherweise trägt eben dieser Umstand dazu bei, daß wieder ein sittlicher Zug, ein idealer Geist das amerikanische Parteileben durchweht und vereinigt. Jedenfalls ist eine dritte Kandidatur Grant's für das Präsidentenamt unmöglich geworden; auch dürfte Herr Roscoe Conkling, ein treuer Anhänger Grant's und wohlerfahren in der Kunst des politischen Drahtzieherthums, wenig Aussicht haben, seinen bisherigen Herrn und Meister im „Weißen Hause" abzulösen. Wäre die demokratische Partei in Hinsicht auf das Aemterwesen nicht gerade so schlecht, wie die republikanische und huldigten die meisten Führer der demokratischen Partei innerhalb und außerhalb des Kongresses nicht dem unseligen Papiergeldschwindel, so würden die Republikaner, die seit 16 Jahren die herrschende Partei bilden, in der diesjährigen Präsidentenwahl keine Aussicht auf Sieg haben.

Die National Konvention der Demokraten wird am 27. Juni d. J. in St. Louis im Staate Missouri zusammentreten, um die Wahl der Präsidentschaftskandidaten vorzunehmen. Es unterliegt keinem Zweifel, daß die Wahl von St. Louis als Zusammenkunftsort der Nationalkonvention den Anhängern der Papiergeldpolitik Vorschub leistet. Die republikanische Partei hat beschlossen, ihre National-Konvention dreizehn Tage früher, am 14. Juni d. J. in Cincinnati abzuhalten; es werden jedoch seit einiger Zeit Anstrengungen gemacht, Cincinnati mit Chicago zu vertauschen. Ob es der Fraktion der „Unabhängigen" gelingt, schon in diesem Jahre selbstständige Präsidentschaftskandidaten aufzustellen, ist zweifelhaft; Karl Schurz ist eifrig bemüht, diesen Plan zu verwirklichen, doch wird es ihm kaum gelingen, wenn nicht hervorragende Amerikaner ihn dabei unterstützen. Von den besseren Elementen in den Vereinigten Staaten werden bis jetzt vornehmlich zwei Männer als Präsidentschaftskandidaten empfohlen: der Republikaner Bristow, gegenwärtig Finanzminister und der Demokrat Tilden, jetziger Gouverneur von Newyork; beide sind Anhänger der Hartgeld-Politik.

— n.

Parlamentarische Nachrichten.

* Wie wir aus dem stenographischen Parlamentsbericht ersehen, hat der Abg. Kantak in der Dienstag-Sitzung des Abgeordnetenhauses bei Gelegenheit der Interpellation Lyskowski eine längere Rede gehalten, welche in unserer Kammer Korrespondenz nicht vollständig wiedergegeben war. Der Herr Abg. wandte sich im ersten Theil gegen die Ausführungen des Abg. Hundt v. Hafften, im zweiten gegen die Erklärung des Ministers v. Eulenburg. Da wir die Rede des Herrn v. Hafften ausführlich wiedergegeben haben, wollen wir auch den Theil der Kantakschen Rede, worin die Antwort darauf enthalten ist, dem Wunsche des Herrn Abgeordneten gemäß hier aus dem stenographischen Bericht wörtlich abdrucken. Der Abgeordnete Kantak sagte:

Meine Herren! Bevor ich zu dem wichtigeren Theile übergehe, d. h. zu dem Herrn Minister des Innern, (Heiterkeit.) erlaube ich mir, obgleich es zwar wirklich schon fast zu oft vorkommt, doch noch einige Worte dem Herrn Abgeordneten Hundt von Hafften zu antworten; denn da er im Hause immer und immer wieder auftritt, so sind auch wir genöthigt ihm wieder und wieder zu antworten. Er hat zuerst dem Herrn Minister seinen Dank dafür gesagt, daß sich derselbe von Privatbesprechungen fern halte und auf diese Art auf dem gesetzlichen Wege verbleibe. Nun, meine Herren, kann man wohl loyaler verfahren, als der Kollege Lyskowski verfahren ist? Sobald die Beschwerde an ihn herantritt, wendet er sich an den Herrn Minister in der vollen Ueberzeugung, daß ein Mißbrauch stattgefunden habe, und daß demselben Abhilfe geschaffen werden müsse. Er will die Sache nicht gleich an die große Glocke hängen, nicht agitiren, nicht Lärm schlagen, wie es uns ja immer vorgeworfen wird, sondern sich verständigen: ist es ein Mißbrauch oder nicht, um darnach weiter zu verfahren. Dafür weiß nun der Herr Abgeordnete Hundt v. Hafften dem Herrn Minister Dank, daß er auf eine solche Art sich nicht verständigen will. (Hört!)

Der Herr Abgeordnete Hundt v. Hafften hat ein seltenes Glück, sich mitunter selbst durch seine Anführungen zu schlagen. Er führt nämlich an: Alle Preußen sind vor dem Gesetz gleich und berechtigt, sich zu versammeln, und deduzirt dann: es giebt aber auch Polen, Wallonen, Kassuben, Czechen und dergleichen mehr. Nach seinem und Aller Begriff gehören nun aber doch wohl diese Polen, Wallonen, Kassuben, Czechen und dergleichen mehr unter denjenigen Begriff, welchen die preußische Staatsverfassung unter dem Worte Preußen begreift, also sind nach dieser Verfassung auch diese Polen, Wallonen, Kassuben, Czechen und dergleichen mehr berechtigt, sich frei zu versammeln. Der Herr Abgeordnete Hundt fragt nun: welche Zwecke verfolgen denn diese Versammlungen? und antwortet sich selbst: gehässige, demonstrative gegen den preußisch deutschen Staat — sie nennen sich katholisch-polnisch im Gegensatz zu evangelisch-lutherisch — wobei Herr Hundt v. Hafften wiederholt erklärt: es wird mir geschrieben, es wird mir berichtet. Nun, ich weiß nicht, ob der Herr Abgeordnete Hundt von Hafften auch dergleichen Berichterstatter hat, wie etwa Ministerial und Zentralbehörden, die spezielle Berichte zu erstatten haben, oder ob vielleicht seine Berichterstatter und Schreiber von derselben Couleur uns gegenüber und von denselben politischen Ansichten sind wie er selbst. Ausgenommen eine Anführung aus irgend einer Zeitung, die ich nicht recht verstanden habe*), wußte er nichts weiter zu sagen, als von Hetzblättern, Hetzkaplänen, Hetzkaplanblättern zu sprechen. Aber, meine Herren, dafür haben wir ja ein Preßgesetz und zwar ein ziemlich strenges, und wenn man dieses überschreitet, so ist der Staatsanwalt da, um einen zu fassen und wahrlich, er ist aufmerksam genug, und wenn wir uns über die Aufmerksamkeit der Staatsanwälte uns gegenüber auslassen wollten, so würden wir Ihnen haarsträubende Geschichten erzählen können.

Nun bedauert der Herr Abgeordnete Hundt, daß so viel edle Kraft auf dergleichen Agitationen zu diesem Zwecke verschwendet wird; er will einen religiösen Frieden, nur keinen kirchlichen, er bittet uns, wir möchten zusammenarbeiten. — Nun, meine Herren, ich wundere mich nur, daß der Herr Abgeordnete Hundt v. Hafften nicht auch noch sein großes Verlangen nach einem nationalen Frieden ausgesprochen hat. Seine ganze Rede ist ja darnach angethan, diesen Frieden mit uns ebenso gut wie den kirchlichen zu erlangen. Was das gemeinschaftliche Arbeiten betrifft, — meine Herren, für das Wohl der Provinz arbeiten wir nach unserem besten Wissen und Gewissen, und dadurch ja auch für das Wohl des Staates, für das wir ebenfalls arbeiten, indem wir unser Recht und die Erfüllung der Gesetze uns gegenüber verlangen. — Auf diesem Wege wird der Herr Abgeordnete Hundt v. Hafften wahrscheinlich niemals mit uns gehen, und ich be-

*) Der Abg. v. Hafften scheint das Wort „Niedziela" nicht richtig ausgesprochen zu haben. — Red. d. Pos. Z.

ure, daß wir ihm deshalb schwerlich die Hand zu einem gemein-
aftlichen Arbeiten und Handeln werden reichen können.

DRC. **Berlin**, 24. März. Im Abgeordnetenhause arbeiteten heut rmittag fünf Kommissionen. Fast alle waren wegen der heut aus-allenen Plenarsitzung so zahlreich von hospitirenden Abgeordneten ucht, wie noch niemals: Die Agrar-Kommission beschäftigte mit dem Ablösungsgesetz für den ehemals kurfürstlich-hessischen ndesbezirk und demnächst mit Petitionen von keinem allgemeinem teresse. Die Gemeindekommission hatte gleichfalls Petitio-n in Berathung gezogen und die Kommission für das Kom-tenzgesetz setzte die Berathung der Vorlage bis zu dem § 46 t, ohne Aenderungen von prinzipieller Wichtigkeit vorzunehmen. n besonderem Interesse waren die Berathungen der Kommissionen r die Vermögensverwaltung der katholischen Kir-engemeinschaften und für die Städteordnung. Die ere hat die Berathung des Gesetzes über die Vermögensverwaltung ndet und gleichzeitig den Beschluß gefaßt, auf eine zweite Lesung Gesetzes zu verzichten Der § 1 des Gesetzes wurde in der Fassung Vorlage angenommen. Nr. 8 des § 2 erhielt folgenden Zusatz: ine auf Anordnung der bischöflichen Behörden jährlich stattfindende uskollekte zum Besten bedürftiger Gemeinden der Diözesen bedarf ht der besonderen Ermächtigung einer Staatsbehörde. Die Zeit der nsammlung muß aber den Oberpräsidenten vorher angezeigt werden." wurde unverändert in der Fassung der Regierungsvorlage ange-mmen und mit § 4 der Regierungsvorlage gleichzeitig die Verpflich-g zur Einreichung von Inventarienverzeichnissen festgesetzt. Die igen §§ des Gesetzes wurden unverändert angenommen. — Die mmission zur Vorberathung der Städteordnung gelangte mit ihrer eit bis zu § 12. Jener § 1 der Vorlage, welcher die gegenwärtige ädteordnung nur auf die Provinzen Preußen, Brandenburg, Pom-rn, Schlesien und Sachsen zur Anwendung bringen will, wurde Erweiterung dahin eingeführt, daß dies Gesetz auch auf die Pro-zen Posen und Westfalen ausgedehnt werden solle, daß es ferner wendung finden solle in den Gemeinden, in denen zur Zeit die ädteordnung von 1856 gilt, in dem Regierungsbezirk Wiesbaden, in ssen namhaft gemachten Gemeinden der Rheinprovinz, in dem ierungsbezirk Kassel, soweit die Städte nach der Verordnung von auf dem Kreistage vertreten sind. § 2 welcher den Stadtgemein-die Selbstverwaltung ihrer Angelegenheiten garantirt und ihnen Rechte der Korporationen verleiht, wurde von der Berathung ab-etzt, die §§ 3 und 4 nach der Vorlage angenommen. Im § 5 wur-einige geringe Modifikationen vorgenommen, welche sich auf die n erwähnten Reglements bezogen. Die §§ 6 und 7 erhielten einige aktionelle Aenderungen, § 8 wurde unverändert genehmigt.

Brief- und Zeitungsberichte.

Berlin, 26. März.

— Durch den Staatshaushalts-Etat für das Jahr 1876 ist die Er-tung von 22 neuen Richterstellen — und zwar 10 bei Stadtgericht in Berlin, 4 bei dem Kreisgericht in Berlin, 6 bei Kreisgericht in Beuthen in Oberschlesien, 1 bei der Gerichtsdepu-on in Charlottenburg und 1 bei dem Stadtamt in Frankfurt M. —, sowie von 11 neuen Gehilfenstellen bei der Staatsanwalt-ft — nämlich 6 bei dem Stadtgericht in Berlin, je 1 bei den Kreis-chten in Berlin, Beuthen in Oberschlesien, Bochum, Dortmund Essen — in Aussicht genommen. Es liegt im dienstlichen Interesse, eibt der „Staatsanz.", diese Stellen, wenn dieselben durch den Etat nitiv genehmigt sind, alsbald zu besetzen, und wird deshalb denje-n Justizbeamten, welche sich um dieselben bewerben wollen, die unige Einreichung ihrer Gesuche nach Maßgabe der allgemeinen fügung vom 20. März 1874 anheimgegeben.

Cannstadt, 24. März. [Ferdinand Freiligrath's stattung.] Wie schon telegraphisch gemeldet, wurden am 21. d. ittag gegen 5 Uhr die sterblichen Ueberreste Ferdinand Freilig-'s unter großer Theilnahme zur letzten Ruhestätte geleitet. Die f. Zt." berichtet: „Die ganze geistige Elite Stuttgart's und nstadt's hatte sich vor dem Sterbehause eingefunden, um dem ge-ten Dichter die letzte Ehre zu erweisen; wir nennen den Roman ftsteller Edmund Höfer, den Lyriker J. G. Fischer, den bekannten graphen der Karoline Bauer, Arnold Wellmer, den Dramatiker ert Dulk, den Kunsthistoriker Wilhelm Lübke, den aus den vierziger ren bekannten Satyriker und Publizisten Ludwig Walesrode, den manschriftsteller Otto Müller, das ehemalige Haupt der württem-ischen partikularistischen Demokraten, Karl Mayer, den bekannten schaftsmaler Nagel, die Schriftstellerin Emma Bely, den Lyriker Hofschauspieler Feodor Löwe u. A. Der Hof glänzte durch seine egenheit, nicht einmal einen Adjutanten zu schicken hatte man für ig gehalten; der Verstorbene war ja nur ein Dichter. Der reich Lorbeer und Blumen geschmückte Sarg, über den auch ein breites warz-roth-goldenes Band gelegt worden war, ward in den gewöhn-n cannstadter Leichenwagen geschoben und dann bewegte sich der , während vom Thurme herab ein Choral geblasen wurde und Glocken zu läuten begannen, unter dem Vorantritt der stutt-er Liedertafel, über die Neckarbrücke an dem hell im Abendsonnen-ne strahlenden Denkmal des Königs Wilhelm vorüber, nach dem n Friedhofe. Hier ward zunächst der Sarg in den dunklen Schooß Erde hinabgesenkt, sodann trug die stuttgarter Liedertafel einen ral vor, worauf der Pfarrer des Orts eine kurze Leichenrede hielt. derselben entwickelte er, daß er es auf den Wunsch der Hinter-benen unterlasse, der tiefen Trauer Ausdruck zu geben, sondern er vielmehr den innigsten Dank gegen den Allmächtigen ausspreche, in dem reichen Geiste des Dahingeschiedenen demselben einen so schöpflichen Quell edelsten Genusses eröffnet. Anknüpfend an den s:

„O, lieb', so lang Du lieben kannst!
O lieb', so lang Du lieben magst!
Die Stunde kommt, die Stunde kommt,
Wo Du an Gräbern stehst und klagst!"

dann der Redner darauf hin, daß nicht nur die engere Familie Dichters, sondern ganz Deutschland dem Dahingeschiedenen den gsten Dank schulde für alle die farbenprächtigen Poesien, die ein barer unvergänglicher Schatz des deutschen Volkes geworden seien, durch die er manche prächtige Perle, die Gott in das Menschen-gelegt, an's Licht gefördert habe.

Hierauf trat der greise Ludwig Walesrode an den Rand Grabes, und während leise der Schnee in zarten Flocken herab-elte, entwarf dieser treue und langjährige Freund des Verstorbe-ein Charakterbild Freiligrath's, indem er tiefbewegt nicht nur des-dichterische, sondern auch dessen politische Bedeutung betonte. Da lesrode selbst ein alter Kämpfer für Freiheit und Recht ist, so hlen diese aus schmerzlichst bewegtem Herzen kommenden Worte den ten Eindruck. Nach ihm ergriff Karl Mayer das Wort, der in s prononzirter Weise in dem Verstorbenen den Demokraten von s feierte. Sodann legte Prof. J. G. Fischer im Namen des freien schen Hochstifts zu Frankfurt a. M. einen mit den Farben des stifts geschmückten Kranz am Grabe nieder, worauf ein Lorbeer-z von den Verehrern des Dichters aus dem Schwarzwalde, ein her von der Redaktion der „Gartenlaube," der „Frankfurter Zei-g" (mit einer schwarz-roth-goldenen Schleife versehen), dem „Frank-er Journalistenvereine," dem Stuttgarter Polytechnikum und der uttgarter Liedertafel" folgte. Ein zweiter Choral der Stuttgarter ertafel schloß die einfache Feier, und während die Freunde dem chlafenen noch ein letzteres Lebewohl in die Gruft hinabsandten, e der scheidende Winter sein weißes Kleid über Sarg und Blu-. — Wahrlich, ein wehmüthig schlichtes Begräbniß eines so bedeu-en Dichters!" — Von andrer Seite wird aus Kannstadt gemeldet, sich drei Städte erboten haben, dem Dichter ein Grab zu geben, hat damit diese Bewandtniß: Gleich auf die Trauerkunde von sei-nem Tode telegraphirte die Gemeindevertretung von Detmold, des Dichters Geburtsort, an die Wittwe, daß sie den großen Sohn der rothen Erde zurückfordere. Unterhalb des Hermanns-Denkmals, auf einem Wiesenplan, wollte Detmold ein Erbbegräbniß für die Familie Freiligrath stiften und in Stuttgart bestellte es schon einen schönen Metallsarg, in welchem die Leiche des Verstorbenen nach Norddeutsch-land überführt werden sollte. Zugleich kam Stuttgart und er-bot sich, um Freiligrath's irdische Hülle zu haben, ihm und seiner Fami-lie eine Gruft auf dem alten Fangelsbach Kirchhof zu erbauen, auch die Leiche des vor drei Jahren in Stuttgart verstorbenen Sohnes von dem prager Friedhof nach dorthin auf Stadtkosten bringen zu lassen. Daß sich die Wittwe dann doch für Kannstadt entschied, welches den Platz auf seinem Uffkirchhof zum Ehrengeschenk anbot, hatte seinen Grund darin, weil Freiligrath einmal auf einem seiner Spaziergänge sich auf einer Bank an jenem Platz niedergelassen und beim Sitzen auf derselben sich zu seiner Frau geäußert hatte, er möchte wohl an dieser Stelle begraben werden, sollte er in Kannstadt sterben.

Lokales und Provinzielles.

Gnesen, 26. März. Der Sträfling Johann Martin, wel-cher am Dienstag aus dem neuen Gerichtsgebäude hierselbst entsprungen ist, wurde vorgestern in Mogilno ergriffen und hierher zurückgeführt.

Verantwortlicher Redakteur: Dr. Julius Wasner in Posen.
Für das Folgende übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.

Telegraphische Nachrichten.

Königsberg i. Pr., 26 März. Mit dem hier eingetroffenen Dampfer „Daene" ist die Schifffahrt von Pillau her wieder eröffnet.

Weimar, 25. März. Die (von uns der „Nat.-Ztg." entnom-mene) Notiz über einen Besuch der Kaiserin Eugenie und des Prinzen Louis Napoleon in Eisenach und Weimar ist, der „Weim. Ztg." zu-folge, unrichtig und beruht auf einer Verwechselung.

Pest, 25. März. In der heutigen Sitzung des Unterhauses be-antwortete der Handelsminister die Interpellation des Abg. Iranyi betreffs der Entziehung des Postdebits der „Gartenlaube" für Ungarn. Der Minister erklärte, die betreffende Maaßregel sei durch den Artikel der „Gartenlaube": „Ein ungarisches Königsschloß", welches Schmä-hungen gegen Ungarn, sowie respektwidrige Ausdrücke gegen die Köni-gin enthalte, veranlaßt. Nach einer Erwiderung Iranyi's nahm das Haus die Antwort des Ministers zur Kenntniß.

Ragusa, 25 März. Morgen wird hier eine Zusammenkunft des Statthalters von Dalmatien, Generals v. Rodich, mit dem Gouver-neur Ali Pascha und dem General Mukhtar Pascha stattfinden.

Paris 25 März. Nach einer der „Agence Havas" aus Haiti unter dem 19. d. zugegangenen Meldung, sollen die Insurgenten daselbst in einem entscheidenden Gefecht geschlagen worden sein und sich auf fremde Fahrzeuge geflüchtet haben.

Versailles, 25. März. Die Deputirtenkammer hat heute die Mitglieder der Kommission zur Berathung der Amnestie-Vorlage ge-wählt. Von den 10 gewählten Deputirten sind nur zwei für die allge-meine Amnestie; die übrigen 8 Deputirten sind für die Begnadigung in einzelnen Fällen.

Rom 25. März. Die Minister haben, wie der „Diritto" meldet, heute dem König den Eid geleistet. An der diesem Akte voraus-gegangenen Ministerberathung hat auch der Minister des Auswärti-gen Melegari, der heute früh hier eingetroffen war, theilgenommen.

Rom, 24. März. Das neue Kabinet wird sich, wie der „Diritto" erfährt, nicht vor nächstem Dienstag der Kammer vorstellen können, weil sich das Eintreffen des Senators Melegary, des seitherigen Ge-sandten bei der Schweiz, welcher das Portefeuille des Auswärtigen übernimmt, verzögert.

London 25 März. Wie dem „Reuter'schen Bureau" aus Cape Coast Castle unter dem 5 d. M. gemeldet wird, hat das in Whydah durch den dortigen englischen Kommandanten gebildete Untersuchungs-gericht den König von Dahomey verurtheilt, als Strafe für die durch seine Unterthanen gegen die englischen Ansiedler begangenen Ausschrei-tungen eine beträchtliche Summe zu zahlen. Es ist ihm zu diesem Behufe eine Frist von 3 Monaten bewilligt worden. Wenn nach Ab-lauf derselben die Zahlung nicht erfolgt, so soll sein Gebiet blokirt werden — In der gestrigen Sitzung des Unterhauses zeigte der Depu-tirte Samuelson an, er werde den Kanzler der Schatzkammer am nächsten Montag darüber interpelliren, ob derselbe nach der ihm jetzt gewordenen eingehenderen Information gewillt sei, die Ansichten auf-recht zu erhalten oder zurück zu nehmen, die er in der Sitzung vom 14. v. M. über die Möglichkeit, daß Egypten seinen finan-ziellen Verpflichtungen werde genügen können, ausgesprochen habe. Im weiteren Verlauf der Sitzung erklärte der Staatssekretair der Kolonien, Carnarvon, auf eine bezügliche Anfrage Cuttesloe's er habe keine genaueren Mittheilungen über die Expedition nach Whydah erhalten, glaube indessen, daß die Befürchtung des Aus-bruches neuer Feindseligkeiten unbegründet sei. Der Gouverneur der Goldküste habe ein Schreiben an den König von Dahomey gerichtet, in welchem er denselben ersuchte, die sich alljährlich wiederholenden Einfälle der Eingeborenen und die Menschenopfer zu verhindern. — Der Staatssekretär des Aeußern, Derby, erwiederte auf eine Anfrage Hampton's, die holländische Regierung habe der englischen mitgetheilt, die Kammern würden sich demnächst über die Frage der gänzlichen Aufhebung der Zuckerzölle schlüssig machen; sie warte auf die Entschei-dung derselben, um ihre Politik hinsichtlich der Zuckerkonvention dar-zulegen. Die englische Regierung, erklärte Derby weiter, habe in der-selben Angelegenheit auch mit der französischen und belgischen korrespon-dirt; England könne die Zuckerzölle nicht wiederherstellen, sondern müsse vielmehr auf das Entgegenkommen der auswärtigen Regierung in die-ser Frage rechnen.

Suez, 25. März. Der Prinz von Wales, welcher heute früh hier eingetroffen war, hat am Nachmittag seine Reise nach Kairo fortgesetzt

Kairo, 25. März Der Prinz von Wales ist heute hier ange-kommen und von dem Khedive mit großen Ehren empfangen worden.

Newyork, 25. März. Nachrichten aus Mexiko vom 15 d. M., welche über Havanna hier eingegangen sind, melden, daß die Insur-genten Jalapa genommen und die Eisenbahn nach Veracruz besetzt haben. In den Staaten Puebla, Tlascala und Veracruz ist der Be-lagerungszustand proklamirt worden. Nachrichten aus Galveston zu-folge hat der Kommandant von Matamoras alle erforderlichen Maß-regeln getroffen, um die Stadt gegen die Aufständischen unter Diaz zu vertheidigen. — Meldungen aus St. Thomas bestätigen das Ge-rücht von der Besetzung Jacmels (Haiti) durch die Insurgenten unter Tanis. Der Präsident von San Domingo hat für den südöstlichen Theil der Insel Haiti den Belagerungszustand verhängt, den Hafen von Jacmel geschlossen und sich mit der Armee gegen die Insurgenten in Bewegung gesetzt. — Der Dampfer „Holland" der National-Dampfschiffs-Compagnie (C. Messing'sche Linie) ist hier eingetroffen.

Washington, 25. März. Im Kabinet ist gestern die mexikani-sche Insurrektion und das Gesuch der mexikanischen Behörden, in den Vereinigten Staaten Waffen ankaufen zu dürfen, zur Sprache ge-bracht worden. Der amerikanische Gesandte in Mexiko ist angewiesen worden, zur Wiederherstellung des Friedens mitzuwirken.

Telegraphische Börsenberichte.

Fonds-Course.

Matt und still. Internationale Spekulationswerthe und österrei-chische Bahnen erheblich niedriger.

Frankfurt a. M., 25 März Nachmitt 2 Uhr 30 Min. Schlußkurse] Londoner Wechsel 205, 20. Pariser Wechsel 81, 35. Wiener Wechsel 175,20 Böhm Westbahn 155. Elisabethbahn 136¼ Galizier 165¼ Franzosen*) 240. Lombarden *) 88¼. Nordwestbahn 115. Silberrente 61⅞. Papierrente 58½. Russ Bodenkr. 86¾. Russen 1872 99⅞. Amerikaner de 1885 100¾ 1860er Loose 109¾. 1864er Loose 284 90. Kreditaktien*) 142⅝ Oesterr. Nationalbank 782, 00. Darmstädter Bank 110⅛. Berliner Bankverein 79½ Frank-furter Wechslerbank 79⅛ Oesterreich.-deutsche B. 91⅞ Meininger Bank 79½. Hess. Ludwigsbahn 100¼. Oberhessen 73⅛ Ungarische Staatsloose 158,00 Ungar. Schatzanweis. alt 92⅛ do. do. neue 90¾. do. Ostb. Obl. II. 64¼. Zentr.-Pacific 91. Reichsbank 157 9/16. — Nach Schluß der Börse: Kreditaktien 142⅝, Franzosen 238, Lom-barden 88. Galizier — —.

*) per medio resp. per ultimo.

Frankfurt a. M., 29. März. **Abends.** [Effekten-Sozietät.] Kreditaktien 142⅞ Franzosen 238¼, Lombarden 88½, Galizier —, Elisabethbahn — Reichsbank 157⅝, 1860er Loose 109¾. Rudolfsbahn —, Spanier —, Ungar. Loose —, do Schatzbonds —, Oesterr.-deutsche Bank —. Silberrente —. Wenig Geschäft.

Wien, 25. März. Des katholischen Festtages wegen heute keine Börse.

Wien, 25. März. Privatverkehr. (Schluß). Kreditaktien 162, 90 Franzosen 274 75, Galizier 186, 75 Anglo-Austr. 70, 80 Unionbank 66, 75, Lombarden 103, 50, Ungar. Kredit 145, 75, Egypter 113, 00, Silberrente 70, 75, Papierrente 67, 10, Franz-Josefs-Bahn 127, 50, Napoleons 9, 30. Still.

Paris, 25 März, Nachm. 3 Uhr. Sehr matt. [Schlußkurse] 3proz. Rente 66 62½ Anleihe de 1872 104 90. Ital. 5prozent Rente 71 07½. Italienische Tabaksaktien —,—. Italienische Tabaksobligationen —,—. Franzosen 582 50 Lombard. Eisenbahn-Aktien 226, 25. Lombard. Prioritäten 239 00. Türken de 1865 16, 85. Türken de 1869 100. 00 Türkenloose 48 00 Kredit mobilier 192 Spanier exter 16, 68, do. inter 15,06 Peruaner —, Societe generale 535, Egypter 290, Suezkanal-Aktien 741, Banque ottomane 425. — Wechsel auf London 25, 24½.

London 25 März Nachmit. 4 Uhr Konsols 94 5/16 Italien. 5proz. Rente 70½. Lombarden 9⅛. 3proz. Lombarden-Prioritäten alte 9 9/16. 3proz. Lombarden-Prioritäten neue 9 13/16. 5proz Russen de 1871 97¾. 5 proz. Russ. de 1872 100. Silber 53 Türk. Anleihe de 1865 17⅛. 5proz. Türken de 1869 19¾. 5proz. Vereinigt. St. pr. 1885 105½. do. 5proz. fundirte 106—. Oesterreich. Silberrente 62 Oesterreich. Papierrente 59. 6 prozentige ungarische Schatz-bonds 92 6prozentige ungarische Schatzbonds II. Emisson 89½. Spanier 16⅞. 5proz. Peruaner 27¾.

Platzdiskont 3¼ Prozent.

Produkten-Course.

Danzig 25 März. Getreide-Börse. Wetter: trübe bei milder Luft. Wind W.

Weizen loco verkehrte am heutigen Markte in matter und flauer Stimmung und wenn auch heller und feiner Weizen noch zu schwach behaupteten Preisen verkauft werden konnte, mußten die Mittel-gattungen um einige Mark billiger erlassen werden, um überhaupt ver-kaufen zu können. 270 Tonnen sind gehandelt und ist bezahlt für Som-mer- 132 Pfd. 195, 198 M., bezogen 126 Pfd. 204 M., glasig 124/5 Pfd. 200 M., hellfarbig 124 Pfd 204 M., 122 3, 125 Pfd 205 207 M., hellbunt 127/8, Pfd. 212 M., hochbunt glasig 130, Pfd. 214 M., fein 134 Pfd. 218 M, alt 130, 132 Pfd. hellbunt 220 M. per Tonne. Ter-mine ohne Kauflust. April-Mai 203½ M. Br., 203 M. Gd., Mai-Juni 210 M. Br., Juni-Juli 212 M. Br., 210 M. G, Sept.-Oktbr. 220 M. B., 216 M Gd. Regulirungspreis 203 M.

Roggen loco unverändert, 146½, 147 M. per Tonne wurde per 120 Pfd. für 20 Tonnen bezahlt. Termine unverändert. April-Mai 142 M. Gd., inländischer Mai-Juni 153 M. Br. Regulirungspreis 146 M. — Bohnen loko sind zu 172 M. per Tonne verkauft. — Spiritus loko wurde mit 43 M. per 10,000 Liter pCt. bezahlt.

Hamburg, 25. März, Nachm. Weizen loko fest auf Ter-mine flau. Roggen loko behauptet, auf Termine matt. — — Weizen pr. März 205½ Br., 204½ Gd., pr. Mai-Juni pr. 1000 Kilo 208½ Br, 207½ Gd. Roggen pr. März 150 Br., 148 Gd., pr. Mai-Juni pr. 1000 Kil. 153 Br, 152 Gd. Hafer gefragt. Gerste matt. Rüböl flau, loco 61, pr. Mai 58½, pr. Oktbr. pr. 200 Pfd. 61. Spiritus still, pr. März 34¾, pr. April-Mai 34¾, pr. Juni-Juli 35¼, pr. Juli-August pr. 100 Liter 100 pCt. 36½. Kaffee lebh., Umsatz 4000 Sack Petroleum steig., Standard white loko 12 30 Br, 12, 20 Gd. pr. März 12, 20 Gd., pr. August-Dezbr. 12, 50 Gd — Wetter: Schön.

Bremen, 25 März. Petroleum. (Schlußbericht) Standard white loco, und pr März 12,50 bez., —,— Br., pr. April-Mai 12 35 per Sept.-Okt. 12, 75. Fest.

Paris, 25. März Nachmittags. (Produktenmarkt.) (Schluß-bericht.) Weizen beh., pr. März 27, 25, pr. April 27 50 pr. Mai-Juni 28,00, per Mai-August 28 50. Mehl matt, pr März 59,25, pr. April 59, 50, pr. Mai-Juni 60 50, pr. Mai-August 61, 50. Rüböl weich., pr März 73, 00, pr. April 73, 00 pr. Mai-August 76, 50, pr. September-Dezb. 77,50 Spiritus weich. pr. März 46, 25, pr. Mai-August 47. 50 — Wetter: —.

Liverpool, 25 März. Nachmittags. Baumwolle. (Schluß-bericht): Umsatz 12,000 B, davon für Spekulation und Export 3000 Ballen Amerikan. Ankünfte 1/32 d höh. Middling Orleans 6 13/16, mid-dling amerikanische 6 9/16 fair Dhollerah 4 11/16, middl. fair Dhollerah 4 7/16, good middling Dhollerah 4¼, middl. Dhollerah 4, fair Bengal 4⅛, good fair Broach 5, new fair Oomra 4¾, good fair Oomra 5⅛, fair Madras 4 5/16 fair Pernam 7. fair Smyrna 5⅝, fair Egypt. 6½.

Antwerpen, 25. März, Nachmittags 4 Uhr 30 Minuten. Getreidemarkt. (Schlußbericht) Weizen beh., Roggen fest, Hafer sich bessernd, Gerste ruhig.

Petroleum-Markt (Schlußbericht). Raffinirtes, Type weiß loko 31 bz, 31¼ Br., pr. März 31 bz, 31¼ Br., pr. April 30½ bez., pr. September 31½ Br., pr. September-Dezember 32 Br. Steigend.

Manchester, 25 März, Nachmittags. 12r Water Armitage 7½, 12r Water Taylor 7½, 20r Water Micholls 9⅝, 30r Water Gidlow 10½, 30er Water Clayton 11⅜, 40er Mule Mayoll 10¾. 40r Medio Wilkinson 12¾, 36r Warpcops Qualität Rowland 12, 40r Double Weston 12½, 60er Double Weston 15½. Printers 16/16 34/50 8½ Pfd. 111. Mäßiges Geschäft, Preise anziehend.

Newyork, 24. März. Baumwollen-Wochenbericht. Zufuhren in allen Unionshäfen 64,000 B., Ausfuhr nach Groß-britannien 53,000 B., nach dem Kontinent 36,000 B., Vorrath 662,000 B.

Produkten-Börse.

Berlin, 25. März. Wind: NO. Barometer 27,11 Thermometer + 5° R. Witterung: schön.

Weizen loko per 1000 Kilogr. 183—223 Rm. nach Qual. gef., gelber per diesen Monat —, April-Mai 204 202,50 201 bz., Mai-Juni 204—203 bz., Juni-Juli 208—207 bz., Juli-August 210—209 bz., Sept.-Okt. 211,50—210,50—211 bz. — **Roggen** loko per 1000 Kilgr. 150—165 Rm. nach Qual. gef., russ. 151—153, polnisch 154—155, inländ. 160—162 ab Bahn bz., per diesen Monat —, Frühjahr 154,50—153,50 bz., Mai-Juni 153—152,50 bz., Juni-Juli 152,50—152—152,50 bz., Juli-August 153—152,50 153,50 bz., Sept.-Okt. 154 bz. — **Gerste** loko per 1000 Kilogr. 141 180 Rm. nach Qual. gef. — **Hafer** loko per 1000 Kilogr. 148—188 Rm. nach Qual. gef., ost- u westpr. 160—180, pomm. u. meckl. 178—185, russ. 160 180 ab Bahn bz., per diesen Monat —, Frühjahr 162,50—162 bz., Mai-Juni 162 bz., Juni-Juli 162—161,50 bz., Juli-August 159 bz., Sept.-Okt. 156,50—156 bz. — **Erbsen** per 1000 Kilo Kochwaare 172—210 Rm. nach Qual., Futterwaare 165 170 Rm. nach Qual. — **Raps** per 1000 Kilgr. —. — **Rübsen** —. — **Leinöl** per 100 Kilgr loko ohne Faß 58 Rm. — **Rüböl** per 100 Kilgr. loko ohne Faß 58 bz., mit Faß —, per diesen Monat 59 bz., März-April —, April-Mai 59,5—59,7 bz., Mai-Juni 60—60,2 bz., Juni-Juli —, Juli-August —, Sept.-Okt 61,8—62,1 bz. — **Petroleum** raffin. (Standard white) per 100 Kilo mit Faß loko 23 Rm. bz., per diesen Monat 27 bz., März-April 25,7 bz., Sept.-Okt 25,7 bz. — — **Spiritus** per 100 Liter a 100 pCt. ohne Faß 44 Rm. bz., per diesen Monat —, loko mit Faß —, per diesen Monat 44,3 B., März-April do., April-Mai 45—44,7—44,8 bz., Mai-Juni 45,4—45,2 bz., Juni-Juli 46,8—46,6 bz., Juli-August 48,1—47,8 bz., August-Sept. 49,1—48,8 bz. — **Mehl.** Weizenmehl Nr. 0 27,50—26,50 Nr. 0 u. 1 26—24,50 Rm. Roggenmehl Nr. 0 24—22,50 Rm. Nr. 0 u. 1 21,75—20,25 Rm. per 100 Kilogr. Brutto inkl. Sack. — Roggenmehl Nr. 0 u. 1 per 100 Kilogr. Brutto inkl. Sack per diesen Monat 21,50—21,25 Rm. bz., April-Mai 21,55—21,30 bz., Mai-Juni 21,60—21,40 bz., Juni-Juli 21,65—21,45 bz., Juli-August 21,70—21,55 bz., Sept.-Okt. 21,80—21,70 bz. (B. u. H.-Z.)

Breslau, 25. März. [Amtlicher Produkten-Börsenbericht.] — **Kleesaat**, rothe, fest, ordinär 49—52, mittel 55—58, fein 61—64 hochfein 67—69 — **Kleesaat**, weiße, unverändert, ordin. 65—71 mittel 75 80, fein 86 91, hochfein 95—10'. — **Roggen** (per 2000 Pfd.) behauptet, abgel. Kündigungssch —, per März und März April 148,50 B, April-Mai 149 bz. u B., Mai-Juni 150 150,50 bz., Juni-Juli 153 G, Sept.-Okt. 156 G. — **Weizen** 187 B. u G., per April-Mai 190 B. u. G., Sept. Okt. 211 B. — **Gerste** —. — **Hafer** 165 B., per April-Mai 165 B. — **Raps** 300 B. **Rüböl** niedriger, loko 63 B., per März 59 B. März-April 53,50 B, April-Mai 58 bz., Mai Juni 59 B., Sept.-Okt 63,50 B. — **Spiritus** fest, loko 43,20 B., 42,20 G. per März u. März April 44,50 B., April-Mai 44,50 bz u G. Mai-Juni 45,50 B., Juni-Juli 46,50 B, Juli-August 47,50 B u. G., Aug. Sept 48,50 B. u. G. — **Zink** ohne Umsatz.

Die Börsen-Kommission (Br H.-B.)

Stettin, 25 März. [Amtlicher Bericht.] Wetter: bewölkt. Therm. + 4° R. Barom. 28. 4. Wind: O.

Weizen niedriger, per 1000 Pfd loko gelber 158—197 M., weißer 183—201 M per Frühjahr 201,50—200,50—201 M. bz., Mai-Juni 205—203 M. bez., Juni-Juli 207—206,50 M. bz., Juli August 209 M. bz., Septbr.-Okt. 210,50—210 M. bz. — **Roggen** stille, per 1000 Pfd loko inländische 151—156 M., Russ. 141—146 M., abgelaufene Anmeldungen 144,50 M bez., Frühjahr 146,50 M. bez. u. G, Mai-Juni 146,50 M. bz., Juni Juli 147,50—147 M. bez., Juli-August 148,50 M. B, Septbr.-Oktbr. 149,50—149 M. bez. u. Br. — **Gerste** unverändert, per 1000 Pfd. loko 155—166 M., Futter- 140—150 M. — **Hafer** unverändert, per 1000 Pfd. loco 160—170 M. Frühjahr 16[illegible] M. bz., Mai-Juni 163 M. nom. — **Erbsen** stille, per 1000 Pfd. loco Koch- 170—180 M., Futter- 150—163 M. — **Mais** geschäftslos. — **Winterrübsen** matt per 1000 Pfd. April-Mai 281 M. Br. Sept.-Okt. 280 M Br., 279 M. Heutiger Landmarkt per 1000 Pfd.: Weizen 186—195 M. Roggen 156—165 M. Gerste 150—162 M. Hafer 168—174 M. Erbsen 178—183 M. Kartoffeln 42—51 M. Heu 2,50—3 M. Stroh 36—42 M — **Rüböl** weichend, per 100 Kilo loko ohne Faß 62,50 M. B., per März 60,50 M. B., April-Mai 59,75—59,50 M. bz. u. B., Mai-Juni 60 M. B., Septbr.-Oktbr. 61 M. bz. — **Spiritus** ruhig, per 10,000 Liter pCt. loko ohne Faß 43,50 M. bz. per Frühjahr 44,40—44,30 M. bz, Mai-Juni 45,30—45—20 M. bez. Juni-Juli 46,40—46,20 M. bz., Juli-August 47,40—47,20 M. bez., August-Septbr 48,50 48,30 M. bez. — **Angemeldet**: 2000 Ztr. Weizen, 2000 Ztr. Roggen. — **Regulirungspreis** für Kündigungen: Weizen 201 M., Roggen 146,50 M., Rüböl 60,50 M., Spiritus 44,35 M. — **Petroleum** loko 13,65—13,75 M. bz. Regulirungspreis 13,50 M. Septbr.-Oktbr 12—12,10 M. bz u. B., 12 M G. (Ostj.-Ztg.)

Meteorologische Beobachtungen zu Posen.

Datum.	Stunde.	Barometer 260' über der Ostsee.	Therm.	Wind.	Wolkenform.
25 März	Nachm. 2	27" 9''' 54	+ 2°4	S 2	heiter, St., Ci-st.
25. „	Abnds. 10	27" 8''' 27	+ 0°8	N 3	bedeckt, Ni.
26 „	Morgs. 6	27" 5''' 80	+ 0°1	NO 3 4	bedeckt, Ni.
26. „	Nachm. 2	27" 4''' 25	+ 1°2	ONO 3	bedeckt, Ni.
26. „	Abnds. 10	27" 3''' 87	+ 1°4	N 2-3	bedeckt, Ni.
27 „	Morgs. 6	27" 4''' 53	+ 0°8	W 0-1	bdckt, regenhaft[1])

[1]) Regenmenge: 96.7 Pariser Kubikzoll auf den Quadratfuß

Berlin, 25 März Im Anschluß an matte Meldungen aus Paris, wo besonders Franzosen und Lombarden rasch gewichen waren, eröffnete auch hier der Verkehr stark abgeschwächt. Franzosen hatten die Leitung nach unten übernommen und zogen auch Lombarden und Kreditaktien rasch nach sich. Neue Momente, in denen man eine besondere Anregung zu dieser Ermattung hätte finden können, lagen nicht vor, abgesehen von den auswärtigen wenig günstigen Meldungen. Auch auf die Haltung der einheimischen Papiere übte die internationale Verstimmung einen drückenden Einfluß. Realisationen überwogen und überall herrschte die größte Geschäftslosigkeit, in welcher auch die später eintretenden Schwankungen keine Besserung hervorbrachten. Eben so wenig konnte von einer nennenswerthen Belebung des Verkehrs die Rede sein. Nur auf dem internationalen Markte vollzogen sich etwas engere Umsätze, während selbst Eisenbahnen außerordentlich still blieben. Rheinisch-westfälische gaben Kleinigkeiten nach, leichte Devisen erschienen ziemlich gut behauptet, auch Stammprioritäten wenig belebt, wenngleich auch nicht gerade matt. Für Märkisch-Posener und Halle Sorau-Gubener herrschte einiger Begehr. Rumänen matt. Unter den Prioritäten fanden Hannover-Altenbekener und Halle-Sorau-Gubener einige Beachtung, österreichisch ungarische abgeschwächt. Unter den Banken waren selbst Hypotheken-Institute in schwachem Verkehre, Bergwerke sehr still, Industriewerthe ohne Leben. Laurahütte und Diskonto-Kommandit-Antheile weichend. Quistorp und Provinzialgewerbe-Bank besser. Anlagewerthe sehr still. Nur für Hypotheken-Pfandbriefe hiesiger Institute gute Frage. Fonds ruhig, russische und Amerikaner fest, Italiener und namentlich österreichische matt. Fremde Wechsel sehr still. Geld flüssig. — Per Ultimo notiren wir: Franzosen 483—1. Lombarden 179—80,50—178. Kredit-Aktien 285,50—7—6—6,50. Diskonto-Kommandit-Antheile 125,75—5,50—5,75. Laurahütte 58,25 58,10 Franzosen bedangen 2 M. Deport. sonst blieb das Leihgeld unverändert. Wilhelmshütte gewann 4 pCt. Berlin-Dresdener Stammprioritäten gewannen ½ pCt. — Der Schluß war etwas fester.

Fonds- u. Aktien-Börse.

Berlin, den 25 März 1876.

Preußische Fonds und Geld-Course.

Consol. Anleihe	4½	105,10 bz
Staats-Anleihe	4	99,75 bz
Staats-Schldsch.	3½	93,25 bz
Kur- u. Nm. Sch	3½	92,20 G
Od.-Deichb.-Obl.	4½	101,90 bz
Berl. Stadt-Obl.	4½	101,80 bz
do. do	3½	93,00 bz
Cöln. Stadt-Anl.	4½	101,00 B
Rheinprovinz do.	4½	101,50 bz
Schldv. d. B. Kfm.	5	100,50 G
Pfandbriefe:		
Berliner	4½	101,60 bz
do.	5	106,50 B
Landsch. Central	4	95,20 bz
Kur- u. Neumärk.	3½	86,00 G
do. neue	3½	85,00 G
do.	4	95,00 bz B
do. neue	4½	102,90 B
N. Brandbg. Cred.	4	95,00 bz B
Ostpreußische	3½	87,00 G
do.	4	96,00 G
do.	4½	102,00 G
Pommersche	3½	84,90 bz
do.	4	95,00 bz
do.	4½	102,50 G
Posensche, neue	4	94,60 bz
Sächsische	4	95,50 B
Schlesische	3½	85,50 bz G
do. alte A. u. C.	4	
do. A. u. C.	4	95,00 G
Westpr. rittersch.	3½	85,00 B
do.	4	94,50 bz
do.	4½	101,30 bz G
do. II. Serie	5	105,80 bz
do. neue	4	96,75 bz
do.	4½	101,30 bz
Rentenbriefe:		
Kur- u. Neumärk.	4	98,00 bz
Pommersche	4	97,00 G
Posensche	4	96,75 bz
Preußische	4	97,00 G
Rhein- u. Westfäl.	4	99,25 G
Sächsische	4	98,90 bz
Schlesische	4	97,40 G
Souvereigens		20,45 G
Napoleonsd'or		16,25 bz
do. 500 Gr.		
Dollars		4,16 G
Imperials		
do. 500 Gr.		1394 75 G
Fremde Banknot.		99,85 bz
do. einlösb. Leipz.		
Französ. Banknot.		81,30 bz
Oesterr. Banknot.		176,00 bz
do. Silbergulden		
do. ¼ Stücke		
Russ. Noten		266,15 bz

Deutsche Fonds.

P.-A. v. 55 a 100th.	3½	131,50 bz B
Hess. Prsch a 40 th.	—	256,90 B
Bad. Pr.-A. v. 67	4	121,90 B
do. 35fl.-Obligat.	—	138,00 B
Bair. Präm.-Anl.	4	121,50 bz
Brschw. 20thl.-L.	—	83,50 B
Brem. Anl. v. 1874	4½	100,30 G
Cöln-Md.-Pr.-A.	3½	109,10 bz
Dess. St. Pr.-Anl.	3½	117,20 G
Goth. Pr.-Pfdbr.	5	109,40 bz
do. II. Abth.	5	106,10 bz
Hb. Pr.-A. v. 1866	3	173,70 B
Lübecker Pr.-Anl.	3½	173,40 bz
Mecklb. Eisenbsch.	3½	89,60 bz
Meininger Loose	—	19,60 bz G
do. Pr.-Pfdbr.	4	103,00 B
Oldenburg. Loose	3	138,40 B
D.-G.-C.-B.-Pf. 110	5	103,00 bz G
do. do.	4½	96,10 bz
Dtsch. Hypoth. unk.	5	101,00 bz G
do. do.	4½	95,75 bz G
Mein. Hyp.-Pfd.	5	100,30 bz
Nrdd. Grdcr.-H.-A	5	101,00 bz G
do. Hyp.-Pfdbr.	5	101,50 bz G
Pomm. H.-B. I. 120	5	105,50 bz G
do. II. IV. rz. 110	5	101,00 bz
Pomm III. rz. 100	5	100,50 bz
Pr. B.-C.-H.-Br. kd.	5	99,90 G
do. unk. rückz. 110	5	103,30 bz G
do. do. 100	5	101,00 bz G
Pr. C.-B.-Pfdb. kd.	4½	100,25 bz
do. unk. rückz. 110	5	106,20 G
do. (1872 u. 74)	4½	98,50 bz
do. (1872 u. 73)	5	101,50 bz
do. (1874)	5	101,50 bz
Pr. Hyp.-A.-B 120	4½	99,00 bz G
do. do.	5	100,00 bz G
Schles. Bod.-Cred.	5	100,00 G
do. do.	4½	94,00 G
Stett. Nat.-Hyp	5	101,00 bz G
do. do.	4½	98,00 bz G
Kruppsche Oblig.	5	101,20 bz

Ausländische Fonds.

Amerik. rckz. 1881	6	104,30 G
do do. 1885	6	99,40 bz
do. Bds. (fund.)	5	101,60 bz
Norweg. Anl.	4½	97,30 B
New-Yrk. Std.-A	7	103,00 bz G
do. Goldanl	6	102,00 B
New Jersey	7	93,50 bz
Oest. Pap.-Rente	4⅕	59,00 bz B
do. Silb.-Rente	4⅕	61,90 bz
do. 250 fl. 1854	4	103,30 B
do. Cr. 100 fl. 1858	—	339,00 B
do. Lott.-A. v. 1860	5	110,00 bz
do. do. v. 1864	—	282,00 G
Ung. St.-Eisb.-A.	5	71,50 bz
do. Loose	—	158,00 bz B
do. Schatzsch I.	6	
do. do. kleine	6	
do. do. II.	5	90,40 bz
Italienische Rente	5	71,00 G
do. Tabak-Obl	6	101,00 G
do. do. Actien	6	515,00 B
Rumänier	8	102,90 bz
Russ. Nicol. Obl	4	
do. Centr.-Bod.	5	
do. Engl A. 1822	5	
do. do. A. v. 1862	5	101,10 bz
Russ.-Engl. Anl.	3	71,50 bz
Russ fund. A. 1870	5	104,00 bz
Russ conf. A. 1871	5	99,75 bz
do do. 1872	5	100,00 G
do. do. 1873	5	99,75 bz
do. Bod. Credit	5	86,80 bz G
do. Pr.-A. v. 1864	5	179,00 bz
do. do. v. 1866	5	175,00 bz
do. 5. A. Stiegl.	5	82,30 bz
do. 6 do. do.	5	97,60 bz
do. Pol.-Sch.-O.	4	87,30 bz
do. do kleine	4	85,60 bz
Poln. Pfdb. III. E.	4	
do. do.	5	
do. Liquidat.	4	68,70 bz G
Türk. Anl. v. 1865	5	16,70 B
do. do. v. 1869	6	
do. Loose vollgez.	3	37,70 bz G

*) Wechsel-Course.

Amsterd. 100 fl. 8 T.	169,35 bz
do. 100 fl. 1 M.	168,50 bz
London 1 Lstr. 8 T.	20,50 bz
do. do. 3 M.	20,39 bz
Paris 100 Fr. 8 T.	81,20 bz
Blg. Bkpl. 100 F. 8 T.	81,15 bz
do. do. 100 F. 2 M.	80,80 bz
Wien öst. Währ. 8 T.	175,20 bz
Wien öst. Währ. 2 M.	174,10 bz
Petersb. 100 R. 3 W.	265,55 bz
do. 100 Rub. 3 M.	263,25 bz
Warschau 100 R. 8 T.	265,30 bz

*) Zinsfuß der Reichs-Bank für Wechsel 4, für Lombard 5 pCt.; Bankdisconto in Amsterdam 3, Bremen —, Brüssel 3½, Frankfurt a. M. —, Hamburg —, Leipzig —, London 4, Paris —, Petersburg 5½, Wien 4½ pCt.

Bank- und Credit-Actien.

Badische Bank	4	104,50 G
Bk. f. Rheinl. u. Westf.	4	65,00 G
Bk. f. Sprit- u. Pr. H.	4	62,90 G
Berliner Bankverein	4	80,00 bz B
do. Comm.-B. Sec	4	63,50 bz
do. Handels Ges.	4	90,00 bz G
do. Kassen-Verein	4	188,00 G
Breslauer-Disc.-Bk.	4	62,50 bz G
Centralbk. f. Bauten	4	25,40 bz B
Centralbk. f. Ind. u. H.	4	69,75 bz G
Cent.-Genossensch.-B.	fr.	92,50 bz G
Chemnitzer Bank-V.	4	77,50 B
Coburger Credit-V.	4	66,00 bz G
Cöln. Wechslerbank	4	75,00 bz G
Danziger Bank	fr.	58,00 G
Danziger Privatbank	4	116,00 bz B
Darmstädter Bank	4	109,80 bz G
do. Zettelbank	4	95,00 G [bG
Dessauer Creditbank	4	10,60 G 75,50
do. Landesbank	4	117,00 B
Deutsche Bank	4	77,60 G
do. Genossensch.	4	93 B 94,75 G
do. Hyp.-Bank	4	93,25 bz B
do. Reichsbank	fr.	157,50 bz
do. Unionbank	4	78,75 bz
Disconto-Comm.	4	125,75 bz G
do Prov.-Discont	4	77,30 G
Geraer Bank	4	83,10 G
do. Creditbank	4	51,00 G
Gew.-B. H. Schuster	4	14,50 bz
Gothaer Privatbank	4	87,25 G [bz
do. Grundcreditbk	4	107,25 100,10
Hypothek. (Hübner)	4	126,00 B
Königsb. Vereinsbank	4	82,00 bz B
Leipziger Creditbank	4	119,90 bz
do. Discontobank	4	71,75 G
do. Vereinsbank	4	88,25 bz G
do. Wechselbank	4	67,25 B
Magdeb. Privatbank	4	103,00 B
Mecklenb. Bodencredit	4	74,50 B
do. Hypoth. Bank	4	68,80 B
Meininger Creditbank	4	79,50 G
do. Hypothekenbk.	4	99,50 bz G
Niederlausitzer Bank	4	85,00 bz B
Norddeutsche Bank	4	129,00 B
Nordd. Grundcredit.	4	101,25 bz G
Oesterr. Credit	4	
do. Deutsche Bank	4	91,50 G
Ostdeutsche Bank	fr.	84,00 G
Posener Spritactien.	4	
Petersb. Discontobank	4	104,00 B
do. Intern. Bank	4	100,50 G
Posen. Landwirthsch.	4	60,50 bz
Posener Prov.-Bank	4	98,50 G
Preuß. Bank-Anth.	4½	
do. Boden-Credit	4½	97,00 bz
do. Centralboden.	4	118,90 bz
do. Hyp. Spielh.	4	122,25 bz G
Product.-Handelsbank	4	83,80 bz G
Provinz.-Gewerbebk.	4	38,00 bz
Rittersch. Privatbank	4	122,75 G
Sächsische Bank	4	120,25 bz G
do. Bankverein	fr	92,30 G
do. Creditbank	4	81,00 G
Schaaffhaus. Bankv.	4	73,00 bz G
Schles. Bankverein	4	82,00 G
Schles. Vereinsbank	4	87,25 B
Südd. Bodencredit	4	112,10 bz
Thüringische Bank	4	76,00 bz G
Vereinsbank Quistorp	fr.	7,80 bz

Industrie-Actien.

Brauerei Patzenhofer	4	100,00 B
Dannenb. Kattun	4	19,50 bz G
Deutsche Baugef.	4	51,10 G
Deutsch. Eisenb.-Bau.	4	14,50 bz G
Dtsch. Stahl u. Eisen	4	2,50 G
Donnersmarckhütte	4	18,00 G
Dortmunder Union	4	10,00 G
Egell'sche Masch Act.	4	18,00 bz G
Erdmannsd. Spinn.	4	24,00 G
Flora f. Charlottenb.	4	14,00 bz G
Frist u. Roßm. Nähm.	4	44,00 G
Gelsenkirch.-Bergw.	4	108,00 bz G
Georg Marienhütte	4	68,00 bz B
Hibernia u. Shamr.	4	36,25 bz G
Immobilien (Berl.)	4	81,00 bz G
Kramsta, Leinen F.	4	86,00 bz B
Lauchhammer	4	21,10 G
Laurahütte	4	58,10 bz
Luise-Tiefbau-Bergw.	4	28,00 G
Magdeburg. Bergw.	4	120,25 G
do. Spritfabrik	4	21,50 G
Marienhütte Bergw.	4	65,25 bz
Massener Bergwerk	4	29,00 bz B
Menden u. Schw. B.	4	53,25 G
Oberschles. Eis.-Bed.	4	28,00 bz G
Ostend	4	9,00 G
Phönix B.-A. Lit. A.	4	52,50 G
Phönix B.-A. Lit. B.	4	41,00 B
Redenhütte	4	3,00 bz B
Rhein.-Nass. Bergwerk	4	89,75 bz
Rhein.-Westfäl. Ind.	4	22 G
Stobwasser Lampen	4	57,25 G
Union-Eisenwerk	4	8,10 bz
Unter den Linden	4	18,75 bz G
Wäsemann Bau-V.	4	38,50 bz
Westend (Quistorp)	fr.	4,40 G
Wissener Bergwerk	4	30 B 12,50 G
Wöhlert Maschinen	4	20,00 G

Eisenbahn-Stamm-Actien.

Aachen-Mastricht	4	24,00 bz
Altona-Kiel	4	113,50 G
Bergisch-Märkische	4	82,75 bz
Berlin-Anhalt	4	110,90 bz
Berlin-Dresden	5	30,00 bz G
Berlin Görlitz	4	43,50 bz G
Berlin-Hamburg	4	172,00 bz
Berliner Nordbahn	fr.	
Brl.-Potsd. Magdeb.	4	77,75 bz
Berlin-Stettin	4	129,75 bz B
Bresl.-Schw.-Freibg.	4	81,25 bz G
Cöln-Minden	4	103,25 bz
do. Litt. B.	5	97,90 bz
Halle-Sorau-Guben	4	13,00 bz G
Hann.-Altenbeken	4	17, bz G
do. II Serie	4	
Märkisch-Posener	4	22,60 bz
Magd.-Halberstadt	4	67,90 bz B
Magdeburg-Leipzig	4	235,00 bz
do. do. Litt. B.	4	94,25 bz G
Münster-Hamm	4	97,50 bz
Niederschles.-Märkisch	4	98,25 bz
Nordhausen Erfurt	4	33,90 bz
Oberschl. Litt. A. u. C.	3½	143,50 bz
do. Litt. B.	3½	133,25 bz
do. Litt. E.	5	
Ostpreuß. Südbahn	4	28,90 bz
Pomm. Centralbahn	fr.	
Rechte Oder Uferbahn	4	107,25 bz
Rheinische	4	116,75 bz
do. Litt. B. v. St. gar.	4	92,50 bz G
Rhein Nahebahn	4	15,75 bz
Stargard-Posen	4½	101,00 bz G
Thüringische	4	116,00 bz G
do. Litt. B. v. St. gar.	4	90,00 bz G
do. Litt. C. v. St. gar.	4½	99,50 bz
Weimar-Geraer	4½	49,50 bz B
Albrechtsbahn	5	17,30 bz G
Amsterdam Rotterd.	4	110,30 bz
Aussig Teplitz	4	113,50 bz
Baltische	3	56,50 bz
Böhm. Westbahn	5	75,25 bz G
Brest-Grajewo	4	26,50 bz G
Brest-Kiew	4	50,50 bz
Dux-Bodenbach	4	11, bz G
Elisabeth-Westbahn	5	67,50 bz B
Kaiser Franz Joseph	5	55,75 bz G
Galiz. Karl Ludwig)	5	82,75 bz
Gotthard Bahn	6	50,75 bz
Kaschau-Oderberg	5	47,60 bz G
Ludwigsh.-Bexbach	4	177,75 bz
Lüttich Limburg	4	23,90 bz
Mainz-Ludwigsburg	4	100,10 bz
Oberhess. v. St. gar.	3½	3,20 bz B
Oestr. frz Staatsbahn	4	
do. Nordwestbahn	5	230,00 B
do. Litt. B.	5	80, bz B
Reichenb. Pardubitz	4½	55,00 bz
Kronpr. Rudolfsbahn	5	51,70 bz B
Rjask Wyas	5	
Rumänier	4	25,10 bz
Russische Staatsbahn	5	108,25 bz
Schweizer Unionbahn	4	8,00 bz
Schweizer Westbahn	4	17,40 bz G
Südösterr. (Lomb.)	4	
Turnau Prag	4	43, bz B
Vorarlberger	5	48, bz G
Warschau-Wien	4	205,50 bz

Eisenbahn-Stammprioritäten

Altenburg Zeitz	5	104,50 bz
Berlin Dresden	5	74,00 bz G
Berlin-Görlitzer	5	82,25 bz G
Berliner Nordbahn	fr.	1,20 G
Breslau Warschau	5	28,50 B
Chemn.-Aue-Adorf	5	20,00 bz G
Crefeld-K. Kempen	fr.	
Gera-Plauen	5	17,50 bz B
Halle Sorau-Guben	5	21,30 G
Hannover-Altenbek.	5	37,00 bz
do. II. Serie	5	
Leipz. Gaschw.-Ms.	5	78,00 B
Märkisch Posen	5	66,25 bz G
Magdeb.-Halberst. B.	3½	62,10 bz
do. do C.	5	90,25 bz G
Münster-Enschede	5	12,75 bz
Nordhausen-Erfurt	5	36, bz B
Oberlausitzer	5	43,50 bz G
Ostpreuß. Südbahn	5	76,00 bz G
Rechte Oderufer Bahn	5	109,60 bz G
Rheinische	4	
Rumänische	8	81,75 bz B
Saalbahn	5	28,75 bz
Saal Unstrutbahn	5	14,75 bz G
Tilsit-Insterburg	5	69,50 bz
Weimar-Geraer	5	28,75 B

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen.

Aach.-Mastricht	4½	91,10 G
do. do. II.	5	
do. do. III.	5	98 G
Berg.-Märkische I.	4½	
do. II.	4½	
do. III. v. St. g	3½	85,40 bz
do. do. Litt. B.	3½	85,50 G
do. do. Litt. C	3½	76,50 B
do. IV.	4½	97,50 B
do. V	4½	96,90 G
do. VI.	4½	96,90 G
do. VII.	5	102,50 bz
Aachen-Düsseldorf I	4	91, B
do. do. II	4	
do. do III	4½	
do. Düss.-Elb.-Pr	4	
do. do. II.	4½	
do. Dortmd.-Soest	4	
do. do. II	4½	
do. Nordb. Fr. W.	5	102,90 bz
do. Ruhr-Cr.-K.	4½	
do. do. II.	4	
do. do. III.	4½	
Berlin-Anhalt	4	
do.	4½	99,75 B
do. Litt. B.	4½	99,75 B
Berlin-Görlitz	5	102,40 bz
do. do.	4½	93,25 G
Berlin-Hamburg	4	94,50 G
do. do. II.	4	94,50 G
do. do. III.	5	103,75 bz
Berl.-Potsd.-M. A. B	4	91,25 G
do. do. C.	4	90,90 bz
do. do. D.	4½	96, bz G
do. do. F	4½	92,50 B
Berlin-Stettin I.	4½	
do. do. II.	4	92,50 B
do. do. III.	4	92,50 B
do. IV. v. St. g.	4½	102,50 G
do. VI. do.	4	92,00 G
do. VII.	4½	97,20 B
Bresl.-Schw.-Freibrg.	4½	96,75 bz G
do. do. Litt. G	4½	
do. do. Litt. H.	4½	91,00 G
do. do. Litt. I.	4	
Cöln-Minden IV.	4	92,20 bz G
do. do. V.	4	90,25 G
do. do. VI.	4½	95,60 B
Halle-Sorau-Guben	5	93,00 bz G
do. do. II.	5	88,25 G
Hannov.-Altenbek. I	4½	94,00 B
do. do. II.	4½	93,50 G
do. do. III	4½	87,10 bz G
Märkisch-Posener	5	
Magdeb.-Halberstadt	4½	97,00 G
do. do. de 1865	4½	
do. do. de 1873	4½	92,75 G
do. Leipzig de 1867	4½	99,00 G
do. do. de 1873	4½	99,00 G
do. Wittenberge	3	72,00 G
do. do.	4½	
Niederschles.-Märk. I.	4	97,25 B
do. II a 62½ thlr.	4	96,25 B
do. Obl. I. u. II	4	97,25 G
do. do. III. conv.	4	96, bz B
Nordhausen-Erfurt I.	5	
Oberschlesische A.	4	
Oberschlesische B.	3½	
do. C.	4	
do. D.	4	
do. E.	3½	85,75 G
do. F.	4½	
do. G.	4½	
do. H.	4½	101, bz B G
do. v. 1869	5	103,60 bz
do. v. 1873	4	
Oberschles. v. 1874	4½	98,00 G
do. Brieg-Neisse	4½	
do. Cos.-Oderb.	4	
do. do.	5	103,75 G
do. Niedsch. Zwgb.	3½	
do. Starg. Pos.	4	
do. do. II.	4½	
do. do. III.	4½	
Ostpreuß. Südbahn	5	102,50 G
do. Litt. B.	5	101,50 G
do. Litt. C.	5	101,50 G
Rechte-Oder-Ufer	5	103,50 bz G
Rheinische	4	
do. v. St. gar.	3½	
do. von 1858, 60	4½	99,20 G
do. von 1862, 64	4½	98,75 bz G
do. v. 1865	4½	
do. 1869, 71, 73	5	103,10 bz G
do. v. 1874	5	103,10 G
Rh.-Nahe. v. St. g.	4½	102,00 G
do. II. do.	4½	102,00 bz
Schlesw.-Holstein.	4½	98, bz
Thüringer I.	4	
do. II.	4½	100,00 G
do. III.	4	
do. V.	4½	99, G
do. VI.	4½	99, B

Ausländische Prioritäten.

Elisabeth-Westbahn	5	72,00 B
Gal. Karl-Ludwig. I.	5	81,50 bz
do. do. II.	5	79,00 B
do. do. III.	5	76,00 G
do. do. IV.	5	75,50 bz
Lemberg-Czernow. I.	5	64,20 bz
do. II.	5	68,50 bz B
do. III.	5	59,90 bz
do. IV.	5	57,75 B
Mähr.-Schles. Ctrlb.	fr.	23,50 G
Mainz-Ludwigshafen	5	103,20 G
do. do.	4½	
Oesterr.-Franz. Stsb.	3	320,40 bz
do. Ergänzungsn	3	307,75 G
Oesterr.-Franz. Stsb.	5	97,00 bz G
do. II. Em.	5	97,20 G
Oesterr. Nordwestb.	5	74,50 B
Oest. Nrdwstb. Litt. B.	5	59,10 G
do. Goldpriorität.	5	
Kronpr. Rud.-Bahn	5	67,50 bz G
do. do. 1869	5	66,00 bz B
do. do. 1872	5	65,50 bz
Rab-Graz Pr.-A.	4	
Reichenb. Pardubitz.	5	72,40 bz B
Südösterr. (Lomb.)	3	239,75 bz
do. do. neue	3	240,50 bz
do. do. 1875	6	
do. do. 1876	6	101,70 B
do. do. 1877	6	103,80 bz
do. do. 1878	6	104,00 G
do. do. Oblig.	5	78,80 bz
Baltische, gar.	5	87,50 bz B
Brest-Grajewo	5	77,90 bz G
Charkow-Asow. g.	5	96,50 B
do. in Lstr. a 20.40	5	96,00 B
Charkow.-Krementsch.	5	96,00 G
Jelez Orel, gar.	5	96,00 G
Jelez-Woron., gar.	5	97,00 G
Koslow.-Woron	5	96,75 bz G
Koslow.-Woron Obl.	5	86,40 bz
Kursk. Chark. gar.	5	96,50 bz B
K. Chark.-As. (Obl.)	5	92,00 bz
Kursk.-Kiew, gar.	5	97,90 bz
Losowo Sewast	5	93,50 bz
Mosco-Rjäsan, g.	5	100,75 bz G
Mosk.-Smolensk	5	96,30 bz G
Schuja Ivanowo	5	97,25 G
Warschau Teresp.	5	95,90 bz
do. kleine	5	96,50 bz
Warschau-Wien II.	5	96,25 G
do. III.	5	93,00 bz G
do. IV.	5	92,30 bz
Zarskoe-Selo	5	86,25 G

Verlag von W. Decker u. Comp. (E. Röstel) in Posen.